

ARALIK  
2016  
SAYI 103  
Fiyatı: 10₺



DEV TEST

**İNGİLİZ, ALMANLAR'A KARŞI!**  
Aston Martin DB11, Porsche 911 Turbo S  
ve Mercedes AMG S63'e meydan okuyor

YENİLİK

Yeni  
BMW  
5 Serisi  
sınıf  
atlıyor

İLK SÜRÜŞ

Porsche Cayman  
GT4 Clubsport  
Citroen C3  
Toyota C-RH  
Seat Leon  
Renault Scenic  
Peugeot 3008



CAR ÖZEL

# Yeni Type R'in sırları

HONDA: SÜPER CIVIC'İN PERFORMANSI  
VE SÜRÜŞÜ FOCUS RS'İ ENDİŞELENDİRECEK

KARŞILAŞTIRMA

Yerli sedanlar  
mercek altında  
Renault Megane  
Honda Civic

MOTOR SPORLARI

Formula 1'in  
ihtişamlı yılları



SAYI: 2016/12 Fiyatı: 10₺ KKTG: 12₺



**OTOMOBİL KREDİSİNE  
NE GEREK VAR?**

**GARANTİ  
FİLO  
VAR!**

Dilediğiniz aracı satın alıp bir sürü masrafla uğraşmayın.  
Garanti Filo'dan uzun dönem kiralayın, rahat rahat kullanın.

[garantifilo.com.tr](http://garantifilo.com.tr)

 **Garanti Filo**



Sol Şerit



HAKİMİYET  
MİLLETİNDİR

## Zamma rağmen bakalım rekor kırılabilir mi?

Yeni bir ay yeni bir sayı ile tekrar merhaba... 103 sayıdır her aybaşı sizinle buluşan Car dergimizin 2016 yılının bu son sayısında, biraz sektörden bahsetmek istiyorum...

### Otomotiv sektörü yeni rekor peşinde!

ÖTV zammı beklentisi yüzünden firmalar stoklarını eritebildi, 1 milyon bandına yaklaştığı söyleniyor. "Bakalım yılsonunda 1 milyon adet otomobil rekoru kırılabilir mi?" derken yazıyı yazdığım bu sabah ÖTV zammı açıklandı.

### "ÖTV bizden"

900 binlerde olan otomobil satışı eminim ki bu ÖTV zammından sonra yavaşlayacaktır. Ancak firmalar 1 milyon hedefine bu kadar yaklaşmışken, bu ÖTV zammını "biz ödüyoruz" diye kampanya yaparak rekoru kırmayı deneyeceklerdir... Bu ÖTV zammıyla, 1.6 lt üstü ve fiyatı 40 bin'den fazla olan araçların fiyatları 10 bin ile 25 bin artacaktır. Firmalar ise, bu bedeli kampanya ile tüketiciye yansıtmayacaktır.

### 2016'nın son ayında yenilikler, yeni modeller

Yeni lansmanlar da hareketlenen piyasa ile 2016'nın son ayında hız kaybetmedi. Yeni model lansmanları tüm hızıyla sürüyor...

Geçtiğimiz ay Sinop-Samsun arasında yapılan Citroen C3 lansmanı herkesin dilinde. Otomotiv basını Akdeniz ve Ege'den sonra Karadeniz'inde güzelliğini keşfetmeye başladı. C3'te kullanılan kara kutu sistemi daha çok sosyal medyada paylaşımlar için kullanılacağı kesin.

Toyota C-HR, Adapazarı'ndan dünyaya yola çıktı ve lansmanı da yurtdışında yapıldı. Bu keyifli çevreci araç C-HR'nin büyük ilgi çekeceği kesin.

Kadın Gözü editörümüz Çiçek Güney Madrid'de C-HR'in ve Bologna'da Peugeot 3008'in ilk sürüş izlenimlerini siz Car okuyucularıyla bu sayıda paylaşıyor. 3008'de, oldukça şık olmuş. SUV segmentinde farklı bir boyut kazandıracığı kesin...

Seat Leon da yenilendi ve kendi evinde Barcelona'da tanıtıldı. Cem Kıvrıkcı'nın gözünden yeni Leon'un ilk sürüş izlenimlerini de sayfalarımızda bulabilirsiniz...

İyisiyle kötüsüyle bir yılı daha bitiriyoruz. 2016 yerini 2017'ye bırakacak... Umarım tüm kötülükleri, negatifikleri, kötü ve acı olayları geride bırakırız... Huzur ve güvenle mutlu bir yıl geçirmeniz dileğiyle...

Ocak 2017'de görüşmek üzere, trafikte güvenle kalın, hoşça kalın...

**CAR DERGİSİNİ, BİZİ SOSYAL MEDYADAN TAKİP EDİN!**  
Bizi sizi, tüm duyularımızla her yerden her zaman takipteyiz.

INSTAGRAM'da Car dergisinin resmi hesabı:  
@cardergisi

TWITTER'da Car dergisinin resmi hesabı:  
@carmagazinetr

FACEBOOK'da Car dergisinin resmi hesabı:  
@CarTürkiye

2016 yılının son ayı Aralık sayımızda görüşmek üzere...

**MAHMUT HAYIRLIOĞLU**

4  
Hayirlioglu

mahmuthayirlioglu

@mahmuthayirli



1. Civic Type R  
İlk kez 1989'da hareketlenme vardı: NSX, MX5 ve Lexus LS400. Nisan 2001'de ise güzel bir Nissan ve kuvvetli Civic ile ilgili detayları yayınlamıştık. Paul Gregory şöyle yazmıştı: "Honda'nın Avrupa'daki en kaba saldırısını 2001 Civic olarak kabul edebiliriz. Honda bu şekilde düşünüp Type R'a öncülük etti."

Type R konusu - sf 102

**car**  
BÜYÜKLERDE DULABİLİRSİNİZ

BRAZİL

CHINA

INDIA

ITALY

KOREA

MALAYSIA

SOUTH AFRICA

SPAIN

THAILAND

TURKEY



# car

ARALIK 2016



64 Aston Martin DB11, Porsche 911 Turbo S ve Mercedes AMG S63'e meydan okuyor

## 6 Sektörel

6 Yeni 5-serisi sınıf atlıyor

Bu otomobil 7-serisinin güzel yanlarını taşıyor. Daha hafif, daha teknolojik ve aynı kıyafete sahip.

10 Dört saniyede saatte 480 km hıza çıkmak

14 Renault yeni fikirlerle şaşırtıyor

16 Fark yaratanlar. Paris'in dört ilginç şov yıldızı

18 F1 satıldı! Şimdi ne olacak?

20 Yeni Discovery hakkında 5 keşif

## 30 İlk sürüş

30 Eşiniz bunu çok sevecek

Renault'nun şık MPV modelini, SUV tarzı ve donanımlarıyla siz de sevebilirsiniz.

34 Otomobil tutkunlarının rüyası...

35 SUV'a Peugeot bakışı

36 Citroën, 2002'den bu yana 3.5 milyondan fazla satılan en başarılı modellerinden C3'ü tamamen yeniledi.

## 93 Sürüş izlenimi

93 Volvo S90'ın teknolojik anlamdaki yenilikleri kendinden bolca bahsettireceğe benziyor.

94 Mercedes C180 Cabriolet: C'nin en keyiflisi

95 Sportif ve lüks bir arada

## Konular

### 22

#### Teknoloji

Fabrikanın bir yanı acımasız yeni gürültü yönetmeliklerini yakalamaya çalışırken, bir diğer taraf kaybettikleri sesi yeniden kazanmak için bütün yeteneklerini kullanıyor.



### 82

#### Motorsporları

F1'in iştahını yılları



### 74

Kaputunun altında 2.0 litrelik dizel motoruyla yeni Audi A5 çok formda. Hem iyi görünüyor hem de pratiklik konusunda iddia. Peki BMW'nin 4-serisi'nden daha iyi mi?



YAYIN GRUBU

Carap Şehabettin Sk. No:4772 Kısıyolu - İstanbul / Türkiye

Tel: +90 216 325 39 19 pbx

Faks: +90 216 325 37 47

E-posta: info@medyalink.com.tr

İMTİYAZ SAHİBİ

Medyalink Yayıncılık, Reklamcılık ve Org. San. ve Tic. Ltd. Şti. adına

Mahmut Hayıroğlu

GENEL YAYIN YÖNETMENİ (SORUMLU)

Mahmut Hayıroğlu

mahmut@medyalink.com.tr

YAYIN DANIŞMANI

Çem Kıvırcık

cem@medyalink.com.tr

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ

Ahmet Said Özen

ahmet@medyalink.com.tr

YAZI İŞLERİ

Melisa Hayıroğlu, Hazal Hayıroğlu,

Yaprak Hünar

GÖRSEL YÖNETMEN

Rifat Kurt

KATKIDA BULUNANLAR

Fatih Yurdatapan,

Suat Çalış, Çiçek Güney,

Emre Gürsel, Tolgahan Karakaya

Genel Müdür Elif Eren Övdür

elif@medyalink.com.tr

Reklam Grup Direktörü Bünyamin Moğol

bunyamin@medyalink.com.tr

Reklam Direktörü Sinem Doğru

sinem@medyalink.com.tr

Rezervasyon

Filiz Mutlu

filiz@medyalink.com.tr

Tel: (216) 325 39 19

Faks: (216) 325 37 47

Basıldığı Yer:

Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık A.Ş.

Akpınar Mah. Hasan Basri Cad. No: 4

Sancaktepe / İstanbul

T: +90 216 585 90 00

F: +90 216 585 91 30

Baskı Tarihi: 26 Kasım 2016

Yayın Türü: Yerel, süreli, aylık

Dili: Türkçe

Konusu: Sağlık

Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım A.Ş.



DÜNYADA CAR

İngiltere, Brezilya, Çin, Güney Afrika, Hindistan, İtalya, İspanya, Ortadoğu, Romanya, Rusya, Tayland, Ukrayna, Yeni Zelanda, Yunanistan

CAR, Bauer'in lisanslı yayınıdır. Türkiye'deki tüm yayıncı hakları Medyalink Yayıncılık, Reklamcılık ve Org. San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye aittir. Her yerde yayımlanan yazı ve fotoğrafların tüm hakları CAR Türkiye'ye, yayımlanan illafların sorumluluğu ise ilah sahiplerine aittir. İzni alınmaksızın kopya ya da başka şekilde kullanılamaz. CAR Türkiye, basın mensupları ile ilgili olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.



Audi Teknoloji ile bir adım önde

#Offroad?  
#Allroad?  
#Untaggable



### Yeni Audi Q2

Her şeyi bir kalıba sokmak zorunda mıyız? Bir otomobil hem offroad hem allroad olamaz mı? Hem güçlü hem konforlu? Hem hızlı hem güvenli? Yeni Audi Q2. Herhangi biri değil. Hepsi.

**Hemen benitagle.com'a gelin, Audi Q2 kazanma şansı yakalayın.**

Audi Q2'nin ortalama CO<sub>2</sub> emisyonu 109-117 g/km, ortalama yakıt tüketimi 4,1-5,1 l/100km değerleri arasındadır.

Trafik Hayattır | Doğuş Otomotiv

Audi info 444 28 34 | [audi.com.tr](http://audi.com.tr) | [facebook.com/Auditurkiye](https://facebook.com/Auditurkiye)

  
Audi'nin tercihi



# SEKTÖREL.

Otomobiller, insanlar, hava girişleri, motorsporları ve analiz: CAR'a göre bu ay.



## BMW ne diyor?

"Stop grubu otomobilin yanına doğru ilerleyerek çıkıntılarla birlikte görsel bir etki yaratıyor." Bunu kim söyledi acaba?



# Yeni 5-serisi sınıf atlıyor

Yedinci jenerasyona geldik. Bu otomobil 7-serisinin güzel yanlarını taşıyor. Daha hafif, daha teknolojik ve aynı kıyafete sahip.

Böbrek ızgara büyük farlarla buluştu. Standart LED'ler istendiğinde adaptif opsiyonuyla alınabiliyor. Ayrıca göz kamaştırmama özelliği ve uzun huzmeli far asistanı 500 metrelik menzile sahip.

## Başka ne var?

Bu sürüş makinesi, artık kendi kendine giden bir makine mi olacak? Aktif hız sabitleyici ve şerit asistanına, şimdi kameralar, radarlar ve ses sensörleri eklendi.



**G**ELECEK 5-SERİSİ modeliniz daha hafif, daha aerodinamik olacak ve BMW'nin yüksek teknolojisini daha geniş bir kitleye sunacak (en azından yönetici kitlesine). Bu özellikler arasında kendi kendine park etme ve otomobilden otomobile iletişim yer alıyor. Bununla birlikte çekici hatlarıyla oldukça güzel görünüyor. Bu otomobilin radikal şekilde hafiflediğini de ekleyelim.

Arka tarafa doğru eğimli devam eden tasarımı, geniş farları ve hava kanallarını daha büyük 7-serisinden alıyor. Ama şu çok açık: G30 5-serisi, 7-serisi'nin en dar pantolonunu giyiyor. Artık bu harika özellikler bir dizi CEO'nun ve garip AB liderlerinin elinden alınıyor.

Dikkatle yapılan aero çalışmalarıyla 5-serisi'nin sürüklenme etkisi yüzde 10 oranında düşerek rüzgar direnci 0.22 Cd'ye indi. Gövde altında yapılan değişiklikler ve böbrek ızgaranın arkasına aktif hava kanatçıklarının adapte edilmesiyle de buna katkı sağlandı. G30'un alt yapısı alüminyum, magnezyum ve yüksek dayanımlı çelikten oluşuyor. Modele göre 100 kg'ye kadar ağırlık tasarrufu yapıyor. Gövde ve burulma rijitliği artan otomobil, 7'nin karbon destekli parçalarını kullanmıyor. Kaput, tavan, bagaj kapağı ve kapılar alüminyum; kapıların her biri 6 kg civarında. Magnezyum ise, çeliğin yerini alarak

## Keyif veren özellikler

BMW'nin renkli baş üstü görüntüleme özelliği daha da ileriye taşındı. Surround ses sistemi ve 10 cihaza kadar WiFi desteği de var.

2 kg kadar tasarruf sağlıyor. Mekanik parçalarda da ağırlık tasarrufu sağlanmış. Elektronik park freninin arka kaliperlere adapte edilmesiyle bir başka 2 kg tasarruf elde edilmiş. BMW, bagaj kapağının astarında doğal fiber elyaf kullanılmasıyla 500 gram tasarruf yaptığını söylüyor. Bu, kullanıcının havalı ve büyük saatinin ağırlığını telafi edecektir.

Yükseklik ve aks aralığı 10 mm artsa da, yeni 5-serisi 32 mm daha geniş ve 36 mm daha uzun. Bu sayede kabinde önemli geliştirmeler yapılmış. Baş mesafesi önde ve arkada artırılmış, diz mesafesi 10 mm artarken bagaj 10 litre daha fazlasını sunarak 530 litreye çıkmış (yine de E-sınıfından 10 litre daha az). BMW aynı zamanda arkada konforun da arttığını ve kapı ceplerinin bir litrelik şişeleri taşıyabileceğini belirtiyor. Ayrıca arka koltuklara üç çocuk koltuğu sığabiliyor.

Bir dizi yeni motor da olacak. Benzinliler çift salyangozlu turbolara sahip olacak. Dizeller ise daha yüksek basınçla sahip common rail yakıt enjeksiyonuyla daha yüksek performans ve yakıt ekonomisi sağlayacak. 530i, 249 bg ve 350 Nm tork üreten 2.0 litre dört silindir üniteyi kullanacak. Emisyon oranları yüzde 11 düşerek 126 g/km olurken ortalama tüketimi 5.4 lt/100 km oldu. 520d ED de etkileyici rakamlarla dikkat çekiyor: 0-100 km/s hızlanması 7.5 saniye, 3.9 lt/100 km tüketimi var ve 102 g/km emisyonu sahip.





Sekiz ileri Steptronic vites kutusuna navigasyon eşlik ediyor



Koltuklar sekiz tip masaja sahip ve onları çok seveceksiniz



Mimin kontrolünü deniyor. Umarız bizden daha başarılı olur



530e iPerformance PHEV modeli martta gelecek ve geliştirilmiş bir elektrikli performansı sunacak. Bu aracın maksimum hızı 140 km/s ve elektrikli menzili 45 km.

M5 gelene kadar en yüksek model ise gelecek yıl çıkacak M550i xDrive olacak. 4.4 litre V8 motorun güncellenmiş versiyonunu kullanacak; 456 bg güç ve 650 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanması dört çeker sürüşü sayesinde sadece 4.0 saniye. BMW, xDrive'in ana rakiplerinden daha sofistike olduğunu ve yüzde 100 öne veya arka tekerleklerle güç aktarımı yapabildiğini söylüyor. Normal güç dağılımı ise önden arkaya 40/60 oranında.

Yeni 5 modeli, birçok elektronik sürüş yardımcısı ve yarı otonom sistemlerle geliyor. Aktif Yönlendirme sistemi artık elektromekanik ve arka tekerlek yönlendirmesiyle birlikte çalışıyor. Bu, ilk kez xDrive'da da olacak. Aktif burulma dengeleyici, daha hızlı tepkiler için elektrikli hale getirildi. Navigasyon sistemi de yola göre direksiyonu, amortisörleri ve şanzımanı ayarlıyor. Driving Assist Plus paketi alırsanız 5-serisi 180 km/s'ye kadar şerit değiştirecek, 210 km/s'ye kadar acil durumlarda engelden kaçacaktır.

Tüm 5-serisi modelleri BMW'nin Profesyonel Medya sistemini standart olarak sunuyor. 10.25 inçlik ekran, ilk kez hem dokunmatik kontrole hem de son jenerasyon iDrive sistemine sahip. Onu el hareketlerinizle de yönetebiliyorsunuz. BMW'nin Connected Drive uygulaması ise Kişisel Mobil İletişimi ve araçtan araca bağlantı gibi özellikleri getiriyor. Bu sayede BMW'ler kendi aralarında trafik, kaza ve hava bilgileri gibi verileri paylaşabiliyor. Bu da otonom sürüşe doğru yeni bir adım olarak dikkat çekiyor.

Bir de park etme var. BMW kullanıcılarının hoşuna gidebileceği dört sistem bulunuyor: Uzaktan Kumandalı Park, güncellenmiş Park Asistanı, Şimdi Park Et (park yeri rezerve etmenizi sağlar), Cadde Üstü Park Bilgisi (çeşitli bilgileri kullanarak yol kenarında park yeri arıyor).



## Eğer X1 Dr Jekyll ise şimdi Mr Hyde ile tanışın

BMW'nin X2 konsepti, X1 bazlı coupe-SUV'u temsil ediyor

**GÜN GEÇTİKÇE** her BMW X modeli garip bir hale bürünüyor. Bu kez sıra X1'in karanlık tarafa dönmesi var. X2 konsept, onun sırlarını veriyor. X2'nin şu ana kadarki en kusurlu böbrek ızgaraya sahip olduğunu görebilirsiniz. Ön tekerlekleri hava girişiyle birleştiren X2, aynanızda gördüğünüzde sizde garip bir his oluşturacaktır. Profilden bakıldığında daha fazla X1'e benzediğini görebiliyorsunuz. Ama

arka tarafta tavan aniden iniyor ve alçak bir bagaj kısmı var. Muhtemelen bunlar üretime geçecek özellikler. 2017'nin bahar aylarında çıkması beklenen X2, dizel ağırlıklı

motorlar sunacak. İki ve dört çeker sürüşlü versiyonları olacak. Ayrıca akıllı UKL2 platformu sayesinde içeride geniş ve fonksiyonel bir alan sunacaktır.





SIMPLY CLEVER

ŠKODA



# Kendi yolunu çizenlerin tercihi



## Yılın otomobili ŠKODA Superb

ŠKODA Superb, süper özellikleriyle yılın otomobili seçildi. Onu görmeden otomobil alırsanız, yılın hatasını yaparsınız.

ŠKODA Türkiye distribütörü Yüce Auto bir Doğuş Otomotiv ortaklığıdır.

   /SkodaTürkiye

[www.skoda.com.tr](http://www.skoda.com.tr)

ŠKODA Superb için ortalama yakıt tüketimi  
4,1-7,1 litre / 100 km arasında olup  
CO<sub>2</sub> salımı 106-160 g/km arasındadır.



ŠKODA Superb 2016 yılında Otomotiv Gazetecileri Derneği tarafından "Türkiye'de Yılın Otomobili" seçilmiştir. İlandaki araç, standart donanımına dahil olmayan aksesuarlar ve özel donanımlar içerebilir.





0 an

## Dört saniyede saatte 480 km hıza çıkmak

, Avrupa'daki en hızlı FIA Top Fuel drag yarışçısı. Bakın bunu nasıl başarıyor?

01

### Hazırlık önemlidir

"Her detay önem taşır. Kalkıştan önce start çizgisinde lastik yakarak oradaki yol tutuşu artırırım. Hazır olmadan önce yakıt basıncını ayarlarım, ardından kalkmaya hazır olduğumu söyleyen sinyali veririm. Parçalar aşırı ısınmadan evvel bu araçların çok kısıtlı zamanları vardır. Debriyajı bırakırım, otomobili el freniyle tutarım ve ışıkları beklerim."

02

### Mutlak güç

"Otomobil sadece benim için yapıldı ve bu yüzden adeta bir eldiven gibi giyiyorum. Göremezsem de otomobile birinin dokunup dokunmadığını anlıyorum. Yani otomobili hislerimle kullanıyorum; karda araç kullanmak gibi. Otomobili hareket ettirdiğimde ön aks kalkar ve şasi burulur. Kompresörlü V8, 10 bin bg civarında güç üretir..."

03

### Kalkış zamanı!

"Yarım saniyeden daha kısa bir süre içinde 100 km/s hıza ulaşıyorum ve otomobil kendi yolunu çizer. Bitiş çizgisinin ötesine geçtiğinde bile hala hızlanıyordur fakat otomobilin belli bir yol kat etmesi gerek ve bu noktadan itibaren durma zamanı gelir. Avrupa rekoru benim elimde; 2015'te 503 km/s ve 3.87 saniye elde etmiştim."

04

### Yönlendirme yapmak gerek

"480 km/s hızda giderken elleriniz çok ağırlaşır. Bazen direksiyonu mümkün olduğu kadar çevirmeye çalışırım fakat yeterli olmaz. Yeterince güçlü olmadığımı görürüm. Otomobil titrer ve her şey çok çabuk olur. Kısa bir düzlükte yarışsak da, direksiyonu kullanmadığımız anlar nadirdir!"

05

### Kabloyu çekmek

"Debriyaj ve gaz olmak üzere iki pedalım var. Frenleri elle kontrol ediyorum ve sadece arkada bulunuyor. Birinin bozulması ihtimaline karşın her bir tekerleğin iki freni var. Baş parmağımın altındaki düğme paraşütü açmaya yarıyor. 305 km/s hızda paraşütü açarsam hız aniden kaybolur. Bu yüzden emniyet kemeri sıkıca takılı olmalı."

06

### Yelkenleri açmak

"Paraşütleri açmak için düzlükte olmalısınız. İlk açıldığı anda onları kontrol edemezsiniz bu yüzden düzlük gitmek olmak önemlidir. Böylece yavaşlama alanına güvenli bir şekilde gelebilirsiniz. Tüm detayları atlamadan yapmak önemlidir. Aksi halde başarı gelmez."







## LÜKS, STANDART.

Rafine ve zarıf duruşuyla Yeni Volvo S90, lüks algınızı değiştirmek için tasarlandı.

YENİ VOLVO S90



Volvo  
Servis 2.0

Volvo  
OtoGaranti

Volvo  
Car Finance

**VOLVO BENİMLE**

[volvocars.com.tr](http://volvocars.com.tr) [facebook.com/VolvoCarTurkey](https://facebook.com/VolvoCarTurkey) [twitter.com/VolvoCarTurkey](https://twitter.com/VolvoCarTurkey) Volvo OtoLine 444 48 58



# SAMSUNG



- Telefon görüşmesi ve SMS için Bluetooth üzerinden mobil cihazla bağlantıdır.
- Suya dayanıklılığı (P68) salt suda 15 metre derinliğe ve 30 dakikaya kadar dayanır.
- IP68 test sonucuna dayanır. • Orjinal kayış dışında ikinci kayışlar ayrı satılmaktadır.



**Gear S3 classic | frontier**



**Görünürde saat, gerçekte fazlası.  
Samsung Gear S3  
#yaparsın**

Dahili hoparlör • Bağımsız GPS • Suya dayanıklı tasarım • Yükseklik ve basınç ölçer



# Renault yeni fikirlerle şaşırtıyor

Yeni Clio ve Captur modellerinin yaklaşık 5 yıl yetecek tasarım şifinı yaptıktan sonra ne yaparsın? En iyisi bir GT konsept tasarlamak.

**S**IKI ÇALIŞMANIN ardından ödül geliyor. Renault tasarım şefi Laurens van den Acker gülümseyerek anlatıyor: "Üretim modelleri için tasarım ekibimi uzun bir süre zorladıktan onların gevşemeleri ve hayal kurmaları gerekiyordu." Sonuç ise Trezor konsepti: Klasik, uzun burunlu, arkadan itişli, iki koltuklu GT, bir Lotus Elise'den daha alçak. 350 bg üreten Formula E motorunu kullanıyor (0-100 km/s hızlanması 4 saniyenin altında). Ayrıca içeriye geçmek de inanılmaz şekilde karoserin açılmasıyla oluyor.

Eğimli tasarımı tanıdık gelebilir ve bunu dış tasarım sorumlusu Yann Jar-

salle de itiraf ediyor: "DeZir konsepti ve Clio'dan beri [o da Jarsall'in tasarımıydı, bizim dış tasarım dilimiz belli. Çok akıcı ve duygusal. Şimdi onunla oynamaya devam ediyoruz."

Yani Trezor'un tasarımı tanıdık ve sadece birkaç yeni fikri barındırıyor. Mesela alt panellerdeki altıgen yüzeyi ele alalım; görünüşü eğimli kaputu ve tavanıyla güzel bir kontrast sağlıyor. Buradaki altıgen tema, kaput hava

girişlerinde de devam ediyor. Bu girişler, batarya paketine hava gönderiyor.

Lüks kabinde ahşap ve deri yer alıyor. Orta konsol ise sadece yüzey kaplaması değil yapı olarak ahşaptan üretilmiş. Deri ise koltuklarda yer alıyor ve oldukça şık görünüyor. Onlar için bir eyerden ilham almışlar. Renault GT'nin gelecek yıl üretime geçmesini beklemeyin fakat tasarım detayları için güzel haberler duyabiliriz. Surucü göstergeleri (altta), üretim otomobiline yakın zamanda aktarılabilir. Bunun dışında konseptin tadını çıkarın.



## Hafif ve inanılmaz

Trezor'un verdiği konsept hissine karşın tasarım ve mühendislik ekibi, araçtan ağırlığı azaltmak için sıkı bir çalışma yapmışlar. Şaside orta bölümde karbon fiber hücre yer alıyor; önde ve arkada çelik çerçevelerle destekleniyor. Konseptin ağırlığı 1600 kg ve istendiğinde kullanılabilir.



Altıgen şekiller için Turner Ödülleri alan Anish Kapoor'dan esinlenmişler.

## Satsuma filesi



Aklınıza bir satsuma filesi getirin, ama içerisinde kırmızı lazerler yer alsın. İşte bu size Trezor'un stoplarının nasıl yapıldığını gösteriyor. Sayısız fiber optik ıplıkçığın gerilmesiyle yapılmış ve frenlemede daha yüksek bir hassasiyet içeriyor. Ayrıca konseptin super akıcı arka bölümünde inanılmaz görünüyor.



Özel çantalar arkada değil surucunun önüne konuluyor.



## Kabindeki büyük ekran

Kabindeki bilgi-eğlence ekranı gerçek hayata en yakın olanı. OLED teknolojisini kullanıyor ve ince eğimli camı, net bir görüntü sunuyor. Dokunmatik özelliği de var. Buradan navigasyon ve uygulamalara erişilebiliyor.





# AKILLI SEÇİM: SEAT LEON



TECHNOLOGY TO ENJOY

Üstün teknolojisi, benzersiz konforu, modern tasarımı ve yakıt verimliliğiyle sürüş keyfinize keyif katan SEAT Leon'lar tam size göre. Hayalinizdeki Leon'la tanışmak için sizi Avek Otomotiv'e bekliyoruz.

SEAT.COM.TR

Leon modelinin ortalama CO<sub>2</sub> salınımı 101 - 130 g/km ortalama yakıt tüketimi 3.9 - 5.6 lt/100 km değerleri arasındadır. İlandaki araç renk ve donanım özellikleri açısından farklılık gösterebilir.

**AVEK OTOMOTİV**

Tem Otoyolu Tekstilkent Girişi Giyimkent Cad. No: 2 Esenler Tel: (0212) 440 25 25



# Fark yaratanlar

## Paris'in dört ilginç şov yıldızı

Lexus krista kureye sahip gostergeyle gelirken, geleceğin ralli otomobilini, 320 km/s'lik usta açılan bir modeli ve Nissan Micra'nın muhtemelen üretim versiyonunu da gördük. 2016 Paris Fuarı, farklıkların yılı oldu



### Lexus UX Concept

Lexus'un son şov otomobili, şu anki tüm tasarım temalarını taşıyor; köşeli çamurluklar, dalgalı yüzeyler, komplike jantlar ve bir başka abartılı crossover tasarımı. Ama bilim-kurgu film tarzı kabin en ilgi çekeni. Şeffaf kureli hologram ekran, geleneksel göstergelerin yerinde duruyor. Çıkarılabilir ses bası da var. UX, her IT uzmanının bildiği gibi

'Kullanıcı Deneyimi' anlamına geliyor. Lexus'un UX Concept'i, "Her zaman bağlantılı bir çevrede yaşayan ve çalışan müşterileri" hedef alıyor. Kabininin gelecek Lexus üretim otomobillerine yansımaları dışında bir şey beklemeyin. Ama dış tasarım beklisi de benzer bir kompakt crossover olacak CT200h'ye örnek olabilir

#### BİLMEMİZ GEREKENLER

► **Nedir?** Lexus'un kabin tasarımlarının kendini gösterme fırsatı. Şimdilik jüri dış tasarıma bakmıyor ► **Motor** Egzozlar gerçekten içten yanmalı motoru olduğunu gösteriyor. Son dönemde moda olan elektrikli araçların aksini yapan Lexus, "Her zaman bağlantılı bir çevrede yaşayan ve çalışan müşterileri" hedef aldığını söylüyor ► **Satış** Sadece bir konsept

### Citroën C3 WRC Concept

WRC ikonlarını düşündüğünüzde akla niza Audi, Ford ve Subaru gelir. Ama Citroën, onlardan daha fazla şampiyonluk kazanmıştır ve adeta sporun sessiz devidir. Bu konsept, eski DS3 WRC'nin yenisini alacak ve yeni C3 baz alınarak yapılacak 2017 yarış otomobilini temsil ediyor. Gelecek yıl geçerli olacak yeni yönetmelikler daha ekstrem bir makine demek. Daha güçlü, daha hafif, daha

kaslı ve aero sınırlaması daha az gövdesi ve elektronik diferansiyeli olacak. Yeni yönetmeliklerin avantajını alan otomobil, 1875 mm genişliğinde ve üretim aracının airbump yastıklarını kullanmıyor. Citroën, son uç sezondur WRC şampiyonluğunu Volkswagen'e kaptırıyor. Bu yeni otomobil yeniden gürleşmek için şans olacak. Acaba yollara da hızlı bir C3 gelir mi? Umanız öyle olur

#### BİLMEMİZ GEREKENLER

► **Nedir?** Citroën'in 2017 WRC makinesinin bir ön gösterimi ► **Motor** Turbo dört silindirlili 1.6 litre motor 380 bg üretiyor ► **Hedefi Şampiyonluğu** Volkswagen'in ellerinden almak. Citroën bu sezonun bir bölümünü bu otomobile odaklanarak geçirdi, yeni hızı olması bekleniyor. Ne zaman start alacak? ► **İlk işi** Ocak ayındaki Monte Carlo rallisi olacak



### Nissan Micra

Dördüncü jenerasyon Micra nadir bir özelliğe sahipti: Selefinden daha kötü bir otomobil olmak. Micra III tarzıyla ve şasisiyle iyiydi, fakat mevcut modelde bu özellikler yoktu. Sadece kullanım maliyeti düştü. Yani beşinci jenerasyon Micra, yerini aldığı otomobilden daha iyi olacak. Nissan bu otomobil için daha doğru adımlar attı. Üretimi

Renault'nun Flins fabrikasında olacak, 7 inçlik ekran, otomatik frenleme, şerit takip asistanı ve onden kaymayı önleyen fren takip kontrolü gibi teknolojik özellikler olacak. Ayarlanabilir direksiyon kolonuyla birlikte sürüş pozisyonu daha alçakta. Fiesta kadar çevik olacak mı? Bunu 2017 yılı söyleyecek

#### BİLMEMİZ GEREKENLER

► **Nedir?** Micra'nın beşinci nesli ► **Motor** Lansmandan itibaren 0.9 lt turbo 3 silindirlili motor veya 1.5 litre dizel motor tercih edilebilecek. İkisi de 90 bg. 75 bg'lik turbosuz 1.0 litre daha sonra gelecek ► **Hedefi** 100 km/s hızda orta şeritte ilerlemek ► **Satış** Avrupa satışları 2017'nin mart ayında başlayacak

### Mercedes GT/GT C Roadster

Merc-AMG GT'nin havalı bir tavan çizgisi vardı ama biraz daha fazla heyecan mı istiyorsunuz? O halde Roadster'e bir bakın. Coupe'nin özelliklerini alan araç, kumaş otomatik tavanını 50 km/s hıza kadar 11 saniyede açıyor

İki versiyon sunulacak, bir GT Roadster ve daha güçlü bir GT C Roadster. Her ikisi de coupe gibi aynı 4.0 çift turbo V8 motoru kullanıyor,

fakat GT C'de güç 469 bg'den 550 bg'ye çıkıyor. 0-100 km/s hızlanması ise 3.7 saniye. GT C aynı zamanda arın gamının en üzerindeki GT R'dan da bazı parçaları alıyor. Bunların içerisinde daha geniş arka iz açığı, elektronik diferansiyel ve değişken oranlı amortisörler var. Ama en azından banka hesabınızda 105 bin sterlin (GT)/130 bin sterlin (GT C) olması gerek

#### BİLMEMİZ GEREKENLER

► **Nedir?** AMG'nin super GT motorunu kullanan yumuşak tavanlı versiyon ► **Motor** Coupe'deki gibi çift turbo 4.0 V8 var. 469 bg ve 550 bg versiyonları var. Ayrıca 7 ileri çift kavramalı vites kutusu kullanılıyor ► **Hedefi** Klostrofobisi olan playboy/kızlar ► **Satış** Siparişler 2016 sonunda başlıyor. Teslimatlar ise 2017'nin ilk aylarında







TOYOTA

İYİNİN DE İYİSİ



TOYOTA

C-HR



Her  
görüşte  
aşır

Elmaktan ilham alınarak tasarlanan Toyota C-HR, son teknoloji 1.2L Turbo Benzinli ve 1.8L Hybrid e-CVT motor seçenekleriyle benzersiz bir Crossover.

Ortalamada verilen modelin CO<sub>2</sub> salımı birleşik 86-144 gr/km ve birleşik yakıt tüketimi 3.8 - 6.3 lt/100 km değerlerindedir.







## F1 satıldı! Şimdi ne olacak?

Murdoch'un arkadaşının F1'i 6 milyar sterline alması çok ses getirdi. Bazı değişimler bizi bekliyor

**L**IBERTY MEDIA, artık Formula 1'in yeni sahibi ve söz hakkı onlarda. Sporun daha fazla yayılmasını sağlayacaklar. Daha genç fanları çekecekler ve sporu daha rekabetçi hale getirecekler. Kısacası F1 bir sonraki seviyeye çıkacak.

Bunlar, sporun yeni yöneticisi Chase Carey'in görüşleri. Ama şu ana kadar neler oldu? F1'i 2000 yılında ilk alan EMTV de benzer vaatlerde bulunmuştu ve bu sözleri, 2005 yılında CVC Capital Partners hisselerinin kontrolünü aldığı anda da duymuştuk.

Peki Liberty Media diğerlerinden farklı

neler yapacak? Kritik biçimde Liberty bir medya şirketi, oysa önceki sahipleri kar yapmaya aç yatırım bankalarıydı. Spor hakları konusunda geniş bilgiye sahipler. Amerika'da NFL için Fox Sports'u aldılar ve uzun süreli anlaşmayla NASDAQ Exchange'de F1 Grubu olarak isimlendirildiler.

62 yaşındaki 'Chevy' Chase Carey, Rupert Murdoch'un uzun zamandır dostu. Kendisini kısa zamanda F1'in kilit ismi olarak tanıttı ve Singapur GP'sinde tanıştığı insanları etkiledi.

Red Bull patronu Christian Horner, "Chase ile henüz tanıştım ve iyi birine benziyor. Diğer alanlarda başarı elde etti, bu yüzden burada neler yapacağını görmek ilginç olacak" dedi.

Carey'in kısa zamanda başarılı olması, Bernie Ecclestone ile olan ilişkilerine bağlı olacak. Carey, sporun iç işlerini anlamak için zamana ihtiyaç duyuyor ve yeni Concorde Anlaşması zamanı geldiğinde F1 takımlarıyla mutabakata varmalı.

Ecclestone ise, başkalarıyla partner olma konusunda iyi bir geçmişe sahip değil. 2004'te IOC'nin pazarlama müdürü Michael Payne'i aldı, fakat ilişkileri kısa zamanda sona erdi. O günden beri sporun önemsiz ayrıntılarıyla ilgileniyor.

Eski FIA başkanı Max Mosley ise şunları söyledi: "Bernie yanında insanları isteme-

siyle biliniyor. Ama bu adil değil. Onunla olan insanların başarılarını sorgulamak gerek. Chase Carey iyi bir yöneticiyse, işler sorunsuz ilerleyecektir."

Liberty'nin CVC kadar F1'e yatırım yapıp yapmayacağını göreceğiz. Ama karlı bir iş olduğu açık: CVC, 2005'te F1'i 1.6 milyar sterline aldı ve Forbes'a göre 10 yılda 6.1 milyar sterlin elde etti. Güçlü bir şirket, bu işi gerçekten layıkıyla yapabilir.

### F1'i düzeltebilir miyiz?

Evet, yapabilirsiniz! Neyse ki Bay Carey çin CAR'ın 10 maddeli planı var

- Tüm yayınların canlı yayınlarını şifresiz yayınlamak
- Dijital yayınları geliştirmek
- Spora katkı sağlamak için şov otomobilleri göstermek
- Otomobillerin sürüşünü daha zor yapmak. Pilotlar kahraman olmalı!
- DRS gibi garip şeyleri

- araçlardan atmak
- Motor sesini artırmak
- Takımlar arasında daha adil bir gelir dağılımı yapmak
- F1'in özel bir organizasyon olması için yarış sayılarını sınırlı tutmak
- Dünyanın en büyük şehirlerinde yarışmak
- Yarışlara geniş fiyatını azaltmak



Chase Carey ve Bernie, kendi dükkanlarıymış gibi hareket edecekler

### Liberty Media kimdir?

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 | 72 | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 | 99 | 100 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|





# YENİ CITROËN C3

SİZİN KADAR BENZERSİZ.

ConnectedCAM Citroën™  
Kişiselleştirme seçenekleri  
Citroën Advanced Comfort®

[citroen.com.tr](http://citroen.com.tr)



# Yeni Discovery hakkında 5 keşif

Land Rover'ın Evoque'dan beri en önemli aracı Discovery 5 nihayet geliyor. Dış tarafı temiz ve havalı görünüyor ama asıl olarak fonksiyonları onun kaderini belirleyecek.

## Taht oyunları

Yedi koltuklu birçok mode olabilir ama Discovery her yolcuyla bir kral gibi hissettiriyor. Her koltuk yetişkinleri taşıyabilecek kapasitede ve aynı zamanda opsiyon olarak yedi koltukta elektrikli ısıtma alanıyor. Daha da yısı, aile üyelerin mümkün olduğu kadar antisosyal tutacak şekilde her koltuğun kendi USB girişi var (top amda dokuza kadar çıkıyor).



Yalnız kullanırsanız bile bu kafalık tasarımı arkanızda bir robot ordusu varmış hissi yaratıyor.

## Perde arkası

Discovery 5, geleneksel bir bagaj, kapak sunuyor ama bir farkla. Bagaj ağzının dış tarafında, düşük yük emme bolumu için, ikinci bir yükleme alanı çıkıyor. Bu parça alüminyumdan yapılmış ve opsiyonel olarak elektrikli motorla yönetilebiliyor. 300 kg kadar eşyaları taşıyabiliyor. Bir başka akıllı özellik ise, tavan spoileri. Bu sayede tavan ve camın altındaki hava ıyık ye bolunuyor ve böylece arka sileceğe ihtiyaç bırakmıyor.



## Beşinci jenerasyon zaman makinesi

Kabın alanı daha yı fakat bunun nasıl kullanıldığı daha fazla önem taşıyor. Her yerde saklama gözleri var. Bardak ık yerini çıkardığı n zda dört iPad için alan açılıyor. Klima kontrollerinin a t ndaki ana değerli eşyaların zı saklayabil rsiniz. Land Rover, Discovery nın eşya arınızı taşı masını ama kabının görüntüsünün bundan etkilenmemesini istemiş. Ayrıca Akıllı Koltuk Katlama özelliği var. Telefonunuzdan veya sürücü koltuğundan, diğer koltukları katlayabiliyor ve IKEA için yer açabiliyorsunuz.







### Daha fazla şey çekmek

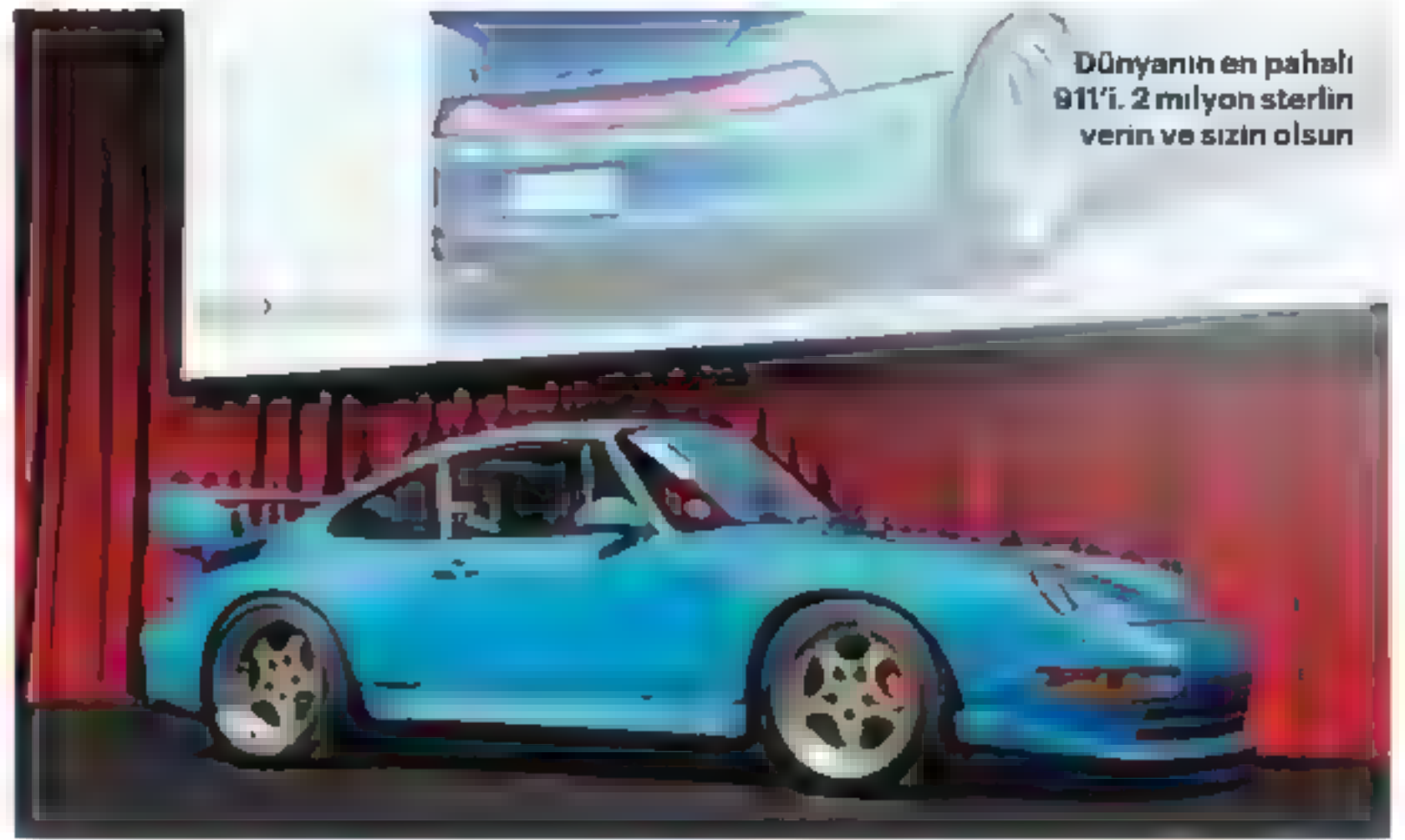
Discovery'yı devasa bir romork kapasitesi olmazsa olmaz. 5. jenerasyon model oldukça addalı. 3500 kg'lık romork kapasitesi var. Ayrıca Geliştirilmiş Romork Asistanı geri geri gelirken sizi bir ilah gibi hissettirecek. Çevre kameralarını ve arazi sistemini kullanarak, elleriniz direksiyondayken gitmek istediğiniz yere yanaşmanızı sağlıyor. Bununla herkesi şaşırtabilirsiniz.

### Onunuzda eğiliyor

Discovery 5'in yeni özelliği, Zarıflık Asistanı gibi çekici bir isme sahip. Bir zarafet okulu'na gitmiş gibi yeni teknoloji, otomobili alçaltıyor ve böylece giriş-çık şar-yüklemeye daha kolaylaşıyor. Durduğunuzda 15 mm alçalıyor, kapıyı açarsanız 30 mm daha alçalarak yolcuların kendilerini kraliyet uyesi gibi düşünmelerini sağlıyor (aynca kısa etekli unlu erin fotoğraflarını çekmek isteyen paparazzileri de önüyor).



Koşeli değil ve Range Rover hatlarına sahip. Sosyal medyada çok ses getirecek



Dünyanın en pahalı 911'i. 2 milyon sterlin verin ve sizin olsun

## 1.8milyonluk 911: Orada neler oluyor?

1995 model 911 GT2, 2 milyon sterline yaklaşan açık artırma fiyatıyla büyüledi. Peki bu nasıl oldu?

**ŞİMDİKİ DÖNEMDE** ortaya çıkan aptalca klasik otomobil fiyatlarına karşın 1995 Porsche 911 GT2'nin Londra'daki at RM Auctions'da açık artırmayla 1,848,000 sterline satılması gerçekten bir rekor oldu. Tahmini olarak 750-850 bin sterlin edeceği düşünülen Riviera Mavis 993, neredeyse kusursuza yakındı. Tek sahibi oldu ve sadece 57 adet yapılan araç, 11 bin km yol kat etmişti. Aslında oldukça sıra dışı. RM Auctions da bunda şüphesiz bırakmayacak şekilde gelir elde etti.

Çılgınca fiyatların olduğu odada bir 993 RS 38 bin 716 sterlini gördü ve daha nadir 993 Turbo S Lightweight 974 bin sterline çıktı. Şaşırtıcı olanı hepsinin aynı kişiye gitmesi. WhatsApp uygulamasının kurucu ortağı Jan Koum için üç otomobile 3,539,200 sterlin harcaması, 7.5 milyar dolarlık servetinin yanında bira parası gibi kalıyor. Diğer klasikler de büyük paralar etmeyi başardı. Bir Ferrari F40 sahibi 924 bin sterlin elde ederken 1957 model Mercedes 300 SL Roadster 784 bin sterline satıldı.

Peki 911'lerde durum ne? Britanya fiyat uzmanı John Mayhead'in kendi teorisi var: "Monterey'den sonra genel his Porsche pazarının patlayacağı ve 911'in değerinin daha da yükseleceğini gösteriyor. Şu anda fiyatların en alta olduğunu söyleyebiliriz. Bunları izlerken, yaşananlar gerçek dışı gelebilir. Otomobiller gerçekten değerli. Artık örneği olmayan 964/993 hava soğutmalı Porsche'ler odak noktası halinde. Bir yıl önce 1973 öncesi uzun kaputlu 2.7 RS zirvedeydi. Şimdi ise 1980 ve 1990'lardan birçok değerli otomobil görüyoruz; bunlar özellikle de sınırlı üretimler Turbo S'in 210-250 bin sterlinlik fiyatı artmaya devam ediyor. Peki tüm bu gelişmeler her GT2'nin neredeyse 2 milyon sterlin etmesi anlamına mı geliyor? Bu konuda şüphem var ama çok değerliler."

Bununla birlikte GT2'nin fiyatının patladığını da söyleyebiliriz. 2012'de RM Auction'da benzer bir otomobil 324 bin sterlin etmişti; üç yıl sonra bir başka GT2 752 bin sterline satıldı. Sınırlı hava soğutmalı 911'ler en doğru seçim gibi. Sadece 86 adet 993 Turbo S Lightweight ve 90 adet 993 RS 3.8 üretildi. Paraları biriktirmeye başlayın



RM Auction'da kahve fiyatı nasıl? Normalde 2.5 sterlin fakat biz internetten 20 sterline teklif verdik...



## SAATLER

# Saat alın, Le Mans otomobili bedavaya gelsin!

Elbette 3.1 milyon sterlinlik bir saat söz konusu olduğunda 'Ücretsiz' ke mes. göreceli bir kavram oluyor

**BİR SAATİN NASIL** milyonluk olacağını merak ediyorsanız işte burada bunu bulabilirsiniz. Londra'daki saat fuarı Salon QP, geçen ay Saatchi Gallery'de yapıldı. Ana üretici Rolex ve TAG gibi İsviçreli markalar burada değildi. Bunun yerine fiyatları makul şekilde birkaç yüz sterlin olan Junghans ve Christopher Ward saatkari vardı. Ama bunların yanında beyninizi yakacak fiyatlı saatler de görüldü. Saat yapım dersleri ise, parçaların montajının insan vücudundan bile daha karmaşık olduğunu gösterdi. Bu yüzden sağ taraftaki Rebellion'un fiyatının iyi olduğunu düşünebilirsiniz!



## Rolex 'Paul Newman'

£100,000

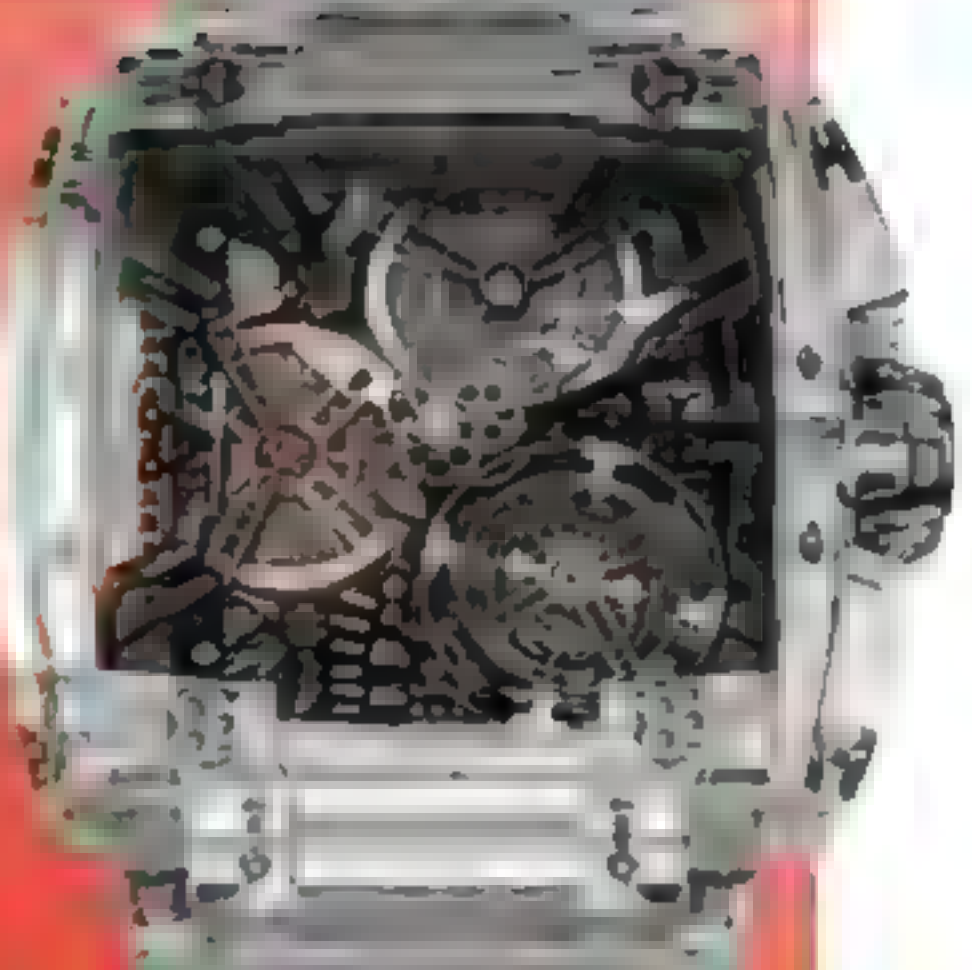
Rolex'in nadir eski saatlerinin fiyatı, neredeyse klasik otomobiller kadar. Bazı örnekler, iki yılda fiyatını iki katından fazlaya çıkardı. Kusursuz saatlerden bin olan (teknoloji çılgınları için uygun değil) 60'ların 'Paul Newman' Daytona saati açık artırmada 1.5 milyon sterline satıldı, çünkü kadranı güzel bir kahverengi olacak şekilde yaşlanmıştı. Mayfair'da, Saat Kulübü bunları yakından takip ediyor. Ayrıca Rolex ve Pateks saatlerine çok ilgi gösteriyor. Bunlardan birisi de Paul Newman'ın diğer saati. Hem de fiyatı da nispeten uygun.

## Rebellion

Bir saat için üç milyon sterlinden daha fazlası mı? Ama bu sıradan saatler satın almanıza benzemiyor. Saatin yanında otomobila da alıyorsunuz. Bu durumda 2015 yılında Le

sterline alıyorsunuz. Esas olarak bir otomobilin fiyatı.

fiyatı hiç de fena değil. Eminim para biriktirmenin yollarını biliyorsunuz.



## Nomos Minimatik Nachtblau

£1,200

Salon QP'de çok fazla göremeyeceğiniz genç saat modelleri de ortaya çıktı. Alman markası Nomos bu söylediğimiz durum için kusursuz bir örnekti. Çok güzel, uygun fiyatıyla QP'deki en ilgi çekici saatlerden biri oldu. Buradaki gece mavısı versiyon, 36 mm'lik Minimatik modeli. İlk kez bu fuarda sergilendi. Böylece bir saat için unlu İsviçreli bir markaya beş kat daha fazla para vermeniz gerekiyor. Çok akıllıca yapılan, yüksek standartlara sahip.



## YENİ OTOMOBİL TANITIMI - > PEUGEOT 5008



**1 Fransa'dan iki kat fazla saldırı**  
Peugeot 2008 ve 3008'i Paris'e getirdi fakat büyük haber 5008'di. Eski 5008 yedi koltuklu bir MPV'ydı fakat yeni model büyük bir SUV oldu. Ama yine de off-road için değil.

**2 Keskin tasarım**  
Peugeot'nun 5008 modeli, markanın güncel tasarım dilini daha büyük bir araca uyguluyor. Bu aracın altında ise son jenerasyon EMP2 platformu yatıyor. İki benzinli ve iki dizel motor seçenekleri sunuluyor, fakat dört çeker sürüş yok.

**3 İle başlayan ne var?**  
5008, Peugeot'nun en yeni i-Cockpit sistemini kullanacak. Bunun anlamı 12.3 inç dijital ekrana sahip olması demek. Ayrıca direksiyona yer eşitiren bir diz kontrolü de yönetilebiliyor. 8 inç dokunmatik ekran seçeneği de olacak.

**4 Çocuklarını sığdıracak mıyım?**  
Maa esef evet, Yedi koltuk standart. İkinci sıra koltuklar, tek tek kayabiliyor veya kat anıyor. Bu şikayetleri azaltacaktır. Ayrıca üçüncü sıra koltuk birlikte çıkarılabilir.



**HONDA**  
The Power of Dreams

# Yeni Honda Civic YENİ YILDA YENİ HAYALLER İÇİN

Yeni Honda Civic, etkileyici tasarımıyla hayalleriniz için yola çıkmaya hazır.  
2017 gelmeden Honda Showroom'larına gelin, onunla tanışmak için  
daha fazla beklemeyin.



[honda.com.tr](http://honda.com.tr) [h2corn.tr](http://h2corn.tr)  
[facebook.com/HondaTR](https://facebook.com/HondaTR) [twitter.com/HondaTR](https://twitter.com/HondaTR) [instagram.com/hondatr](https://instagram.com/hondatr)



150.000 km  
Honda Garantisi

**Honda Finans**



# TEKNOLOJİ

Dünyamıza aktarılan yenilikler

1

## ASTON MARTIN DB11

Aston egzoz manifoldu tasarımını ve boruların uzunluğunu yeniden ele alarak zengin bir ses elde etmeye çalıştı. Özellikle 3., 5. ve 9. sıralar güzel bir dalgalanma yarattı. İncelikli düşüncelerle V12'nin ayırt edilen motor sesi korundu. Hirst, "Gereksiz numaralara girmiyoruz. Aşırı yüklenirseniz daha fazlasını duyarsınız ama asla yapay bir ses yok" diyor.

## Sessiz dünyadaki motor sesi arayışları

Fabrikanın bir yanı acımasız yeni gürültü yönetmeliklerini yakalamaya çalışırken, bir diğer taraf kaybettikleri sesi yeniden kazanmak için bütün yeteneklerini kullanıyor.



2

**FORD FOCUS RS**

Ford araç mühendisi müdürü Tyrone Johnson, "Motor bölmesinden ve alttan izolasyonu almak motor ve egzoz frekansının kabine verilmesini sağlıyor" diye anlatıyor. Burada kilit nokta sofistike elektronik ses geliştirme sistemleri; bunlar gerçek zamanları olarak motor sesi ile egzoz sesini, şartlara ve aracın hızına uygun şekilde değiştiriyor.



3

**PORSCHE 718**

Asimetrik egzoz manifoldu, daha güzel bir ses yaratmak için işe yarıyor. Katalizörden çıktıktan sonra egzoz dıye, eşit olmayan uzunluktaki borularla ayrılıyor. Klasik susturucuların kısa son bölümü, Helmholtz rezonatörle tamamlanıyor (şişenin ucuna hava üfleme gibi düşünün). Böylece gazlar sıkıştırılarak egzoz sesi elde ediliyor.

4

**AUDI SQ7**

Aktif ses sistemi, egzozla bağlı ses aktüatörü ve hoparlörlere sahip. Aynı şekilde motor ses üreticisi de burayla bağlantılı. Motor hızı, gaz pedalının durumu ve diğer bilgiler, sistemin kontrol ünitesine gelerek kabinde, ön cam ve gövde boyunca ne kadar dağıtılacağını ayarlamasını sağlıyor. Arkaya monte edilmiş egzoz hoparlörleri, motor haritasına göre ses çıkarıyor. Egzoz sesi Audi'nin sürüş seçeneklerinden değiştirilebiliyor.



2

**014'E DÖNDÜĞÜMÜZDE** F1 fanlarının, turbo motorlara geçip kısık seste yarış izlemek zorunda kaldıklarını hatırlayabilirsiniz. İçinizi titreten 18 bin d/dak'da çığlık atan V8 günleri sonra ermişti. Fakat F1 ve otomobil tutkunları bu fikre alışmak için daha iyimser senaryolar çiziyorlar. Küçük hacimli turbo motorlar geleceğin olması gerekeni ve elektrik motorlarıyla buluştuklarında ise, atmosferik olanları bile sessiz hale geliyor. Yönetmeliklere göre 2026'da gürültü limiti 68 dB'de sınırlandırılacak. Bu da bir supürge'den daha sessiz olması demek, yani bugünün gereksinimlerinden 6 dB daha az. Elbette daha az karaktere sahip olacakları düşünülüyor. Bazı yan sanayi üreticileri, kabine verilecek yapay elektronik sesler üretecek; bu 1980'lerde Lotus Engineering'in yaptığı çalışmaya

benziyor. Bir Citroën AX'de içeridekiler çığlık atan İtalyan V12'si veya gok gürültüsü gibi sesler çıkaran Amerikan V8 egzozu arasında geçiş yapabiliyorlardı. Aston Martin'in yeni V12'si çift turbo olmasına en başta karşın yapmacık sesler çıkarıyor (bunu kapatabiliyorsunuz), fakat bu ses şehir içinde stop/start sistemiyle otomatik olarak kapanıyor. Aston'un ses ve titreşim müdürü Brendan Hurst, CAR'a şunları söyledi: "Turbolar yüksek frekanslı sesler çıkarıyor ve otomobilin enerjisiyle daha iyi uyum sağlıyor. Patlamalar ve gürlemeler var. Bu eskiye göre biraz daha az ama dB'de bunları hiç kaybetmeyeceğiz." İşte bu sayfada üreticilerin, motoru çalıştırdığınızda sizi heyecanlandıracak sesler yapmak için ortaya koyduğu çözümleri görebilirsiniz.

↑

Güzel motor sesi Aston'un satılmasındaki önemli etkenlerden biri. DB11'in turbo V12 motoru da kulaklarınıza hitap ediyor



# İşe yarıyor mu?

## Cadillac Kameralı Dikiz Aynası



**İNGİLİZ YAZAR ALDOUS HUXLEY**, bir sözünde "Teknolojik gelişim sadece bize sunulduysa bu geri gitmek anlamına gelir" demişti. Cadillac da bu sözü tam olarak uygulamış gibi çünkü ilk seri üretim dikiz aynası kamera sistemini tanıttı.

Arka Görüş Kamerası sistemi, arkaya yerleştirilmiş bir kamera ve onun görüntüsünü yüksek çözünürlüklü ekrana yansıtmasından oluşuyor. Ekran ise, geleneksel bir dikiz aynasının içerisine yerleştirilmiş ve standart bir aynadan daha fazlasını yapıyor. İsterseniz bunu kullanabilir veya kolayca kapatıp yansıtıcı kaplaması sayesinde normal bir ayna gibi kullanmaya devam edebilirsiniz.

Peki bu karmaşık yeni eklemeler ne kazandırıyor? Cadillac'ın iddiasına göre amaç, sürücü ve etrafındakilerin güvenliğini artırmak. Dikiz aynası içerisinde yer alan ekran, otomobilin kör noktaları olmadan arkadaki görüntüyü size yansıtıyor. Cadillac sisteminin kamerası, arka plakalığın hemen üzerinde yer alıyor. Potansiyel engelleri görecektir şekilde tasarlanan kamera, arkada ne olup bittiği konusunda çok daha iyi bir görüntü sunuyor.

Kamera, aracın arka sütunları arasındaki boşluktan görüntü vermek zorunda kalmamış ve ayrıca arkadaki yol hakkında daha geniş

### Arka taraf müsait: Sistem nasıl çalışıyor?



1

#### GÖRÜŞ AÇISI

Plakanın hemen üzerinde yer alan geniş açılı kamera arka tarafın görüntüsünü çekiyor. Hidrofobik kaplama sayesinde lens kötü hava şartlarında bile temiz kalıyor.



2

#### İŞLEM TAMAMLANDI

Kameranin çıkışı, iç dikiz aynasına yerleştirilen yüksek çözünürlüklü ekranla gerçekleştiriliyor. Bu size daha geniş ve herhangi bir engeli olmayan arka görüntü sağlıyor.



3

#### DEĞİŞTİRİLEBİLİR ÖZELLİK

Cadillac sistemin gece de iyi çalıştığını söylüyor. İstedığınız durumlarda standart bir aynaya çevirebiliyorsunuz. Buradaki camın arkasına entegre edilmiş ekran gerektiğinde de hemen ortaya çıkıyor.

bir görüş açısı sağlıyor. Bu sayede aracın arkasındaki trafik hakkında daha kolay bilgi alabiliyorsunuz. Cadillac'ın iddiasına göre bu sistem sayesinde sürücü arkadaki görüşte yüzde 300 oranında gelişme elde ediyor. Kullanımı parlak ve güneşli sürüşlerde de sıkıntılı değil. Kameranin yüksek dinamikliğe sahip menzili var ve bu sayede gece de arkanızdaki yolu daha iyi görebiliyorsunuz.

Çok görkemli bir konsept değil ama Cadillac, yeni 2016 CT6 sedan otomobilinde bu sistemi sunmaya başladı. Cadillac CT6 şef mühendisi Travis Hester şunları söylüyor: "Bu konuda en yakın benzetmeyi üstü açık bir otomobilde tavan açıktan aynayı kullanmak olarak yapabiliriz."

### İŞE YARADI MI?

**Prensipte evet.** Yukarıya baktığınızda arkanızdaki görüntünün parlak ve geniş halini görüyorsunuz. Bununla birlikte hızı ve uzaklığı ayarlamak oldukça zor. Aynı zamanda odaklanmak geleneksel aynaya göre zaman gerektiriyor. Buradan tekrar yola doğru bakmak tepkilerinizi yavaşlatıyor. Şimdilik eski usul ayna daha iyi.



# “Buralar zamanında hep dutlukmuş, dedem iki dönüm arsa alsaymış... Tabii nereden bilsin değereceğini?”



Ev alırken, kiralarken veya satarken girin sahibinden.com'a, sahibindex Emlak Endeksi'ne bakın.  
Evinizin şimdiki değerini ve son 3 yıllık fiyat değişimini öğrenin, torunlarınıza bu muhabbeti yaptırmayın.



[sahibinden.com](https://www.sahibinden.com)



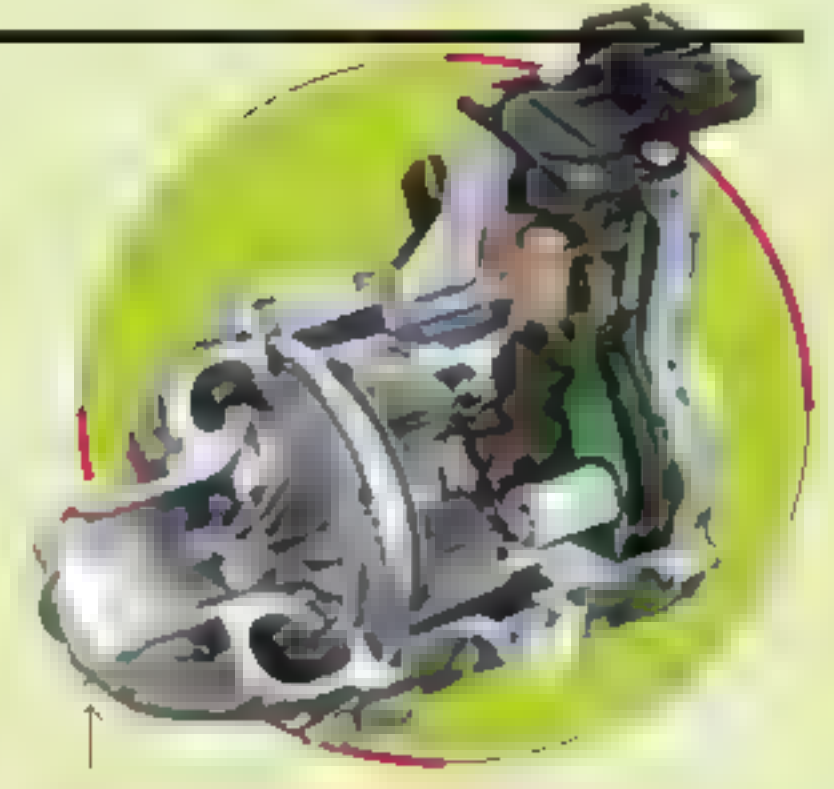
## Off-road için ayarlandı

Bentley'in off-road yeteneklerine özel olarak ZF 8 ıeri otomatik şanzıman geliştirdi. Daha agresif tepkileri ve daha hızlı vites geçişlerine sahip şanzıman, çamur ve kum modlarına sahip. Ayrıca karda ve buzda da daha iyi tork kontrolü için yavaş ve akıcı değişimleri var. Tepe açısını fark ederek daha çabuk değişimler yapıyor.

## Egzoz sistemleri sayesinde temiz bir motor

İki egzoz sistemi dört ayrı parçaya ayrılıyor. Öncül katalizörün iki fonksiyonu var. Bir NOx azaltıcı ve oksidasyon. Üre enjekte eden sistem, seçici katalitik indirgemeyi ve partikül filtresini destekliyor. 19 litrelik Adblue deposu standart sürüş için 12 bin km yeterli oluyor.

Evet, Audi motoru fakat Bentley'in geliştirme ekibi konseptten itibaren işin içerisindeydi. Tamam mı? O halde 135 bin 800 sterlini ayarlayın



## İki turbonun hikayesi

48 voltluk, 7 kW'lık elektrik kompresörü (üstte), 250 ml isaniye içerisinde 70 bin devire kadar hızlanıyor. Böylece 1800 d/dak'a kadar turbo gecikmesi engelleniyor. Gazlar, aktif turbo tarafından kullanılıyor, ardından 2700 d/dak'da en başta pasif olan ikinci turbo görev alıyor. Burada karmaşık bir parametre çalışması yatıyor; bunların içerisinde motor hızı ve yokuşu da var. ECU ise, hangi turbonun çaışacağına karar veriyor.

## Kayan kam mili sihri

Silindir kapama teknolojisi benzinli V8'lerde çten yanmalı motorun verimliliğini artırmak için bir sıranın kapatılmasıyla oluyor. Ancak asıl zorluk dört supaplı versiyonlarda yaşanıyor. Kayan kam mil mekanizması, her bir silindirdaki egzoz supapına yaklaşıyor. Gazın enerjisini artırıyor ve turbo 2000 d/dak'ın ötesinde aniden çalışmaya başlıyor. Devir arttıkça kayma miktarı da artıyor. İlk egzoz supapı açılarak pasif turboyu besliyor.

# Bentley'in ilk dizeli nasıl temiz olacak?

Dizel, VW Grubu için kötü bir laf fakat Bentley tarafında öyle değil. Yeni 4.0 litre V8 ünite, yeni emisyon yönetmeliklerinin üstesinden gelecek.

**B**U SADECE BENTLEY'İN ilk dizel motoru olmakla kalmayacak, aynı zamanda 2018 yılındaki yeni yönetmeliklere de uyum sağlayacak. Bu çok önemli çünkü bu motor, Bentley SUV'in satış rakamlarını global olarak 5500 adede çıkaracak anahtarı elinde bulunduruyor. Bu adetlerin yarısını dizel oluşturacak.

Audi ile aynı temel mimariyi paylaşmasına karşın egzoz manifoldları, emisyon strateji ve ayarlarıyla motor özel olarak yapıldı. Aynı zamanda markanın rafinelik beklentilerini karşılamak adına egzoz sistemi, kabine herhangi bir dizel sesi vermeyecek şekilde yeniden tasarlandı.

900 Nm torku 1000-3250 d/dak arasında veriyor, 429 bg ise



3750-5000 d/dak arasında geliyor. 270 km/s'lık maksimum hızı ve 4.6 saniyelik 100 km/s hızlanması var. Bentley'in motor geliştirme müdürü Paul Williams bu sofistike teknolojiyi, "Hem yolda hem de laboratuvarında gerçek sürüş şartlarında yönetmelikleri yakaladık" diye anlatıyor.

2018'den itibaren şu anki emisyonu ve yakıt tüketimi düzeni, üreticilerin gerçek dünyadaki rakamları açıklamasını hedefliyor. Hesaplamalar içerisinde genel emisyon ve partikül sayımı gibi denklemler var. Gerçek hayattaki egzoz ölçümü ise, bu iki değişkenin yol değerlerini geçmemesi gerekiyor. 2020'den itibaren bu faktörler daha sıkılaşacak. Ancak Williams, CAR'a endişeye gerek olmadığını söyledi: "Standartları geçmekle kalmıyoruz, aynı zamanda onları aşıyoruz. 2020'de olmamız gereken yerin yarısına geldik, bu açıdan yasalara gelmesinin dört yıl önündeyiz." Bentley, köşeli hatlara sahip 2.5 tonluk aracını 210 g/km ve 7.9 lt/100 km değerlerini nasıl yakalayacak?





Sıradaki şarkı  
henüz kış lastiği almayanlara,  
sıradaki kulaklık  
tüm Goodyear'cılara gelsin.



11 Kasım – 31 Aralık günleri arasında Goodyear'dan 4 adet 16" jant  
ve üzeri kış veya dört mevsim lastiği alanlara Sony kulaklık hediye.

Goodyear Türkiye'de satışta olan tüm Goodyear lastikler için geçerlidir.  
Kulaklık hediye kampanyası için detaylı bilgi için Goodyear Türkiye'ye ulaşabilirsiniz.

Detaylı bilgi için: [goodyear.com.tr](http://goodyear.com.tr)

**GOODYEAR**

MADE TO FEEL GOOD.



**Axess'e özel  
12 aya varan taksit**



# İLK SÜRÜŞ

6 yeni otomobilin ilk sürüşü ile karşınızdayız. Citroën C3, Toyota C-HR, Seat Leon ve diğerleri.



RENAULT SCENIC

## Eşiniz bunu çok sevecek

Renault'nun şık MPV modelini, SUV tarzı ve donanımlarıyla siz de sevebilirsiniz.





➔ Genel olarak mutluuz; orta konsol ise Kermit'in ağzı gibi

**N**İSPETEN TEMİZ bir sayfa ile işe başlayan marka, SUV ve crossover segmentinde yaşanan gelişmelere kayıtsız kalmadı. Renault tasarım patronu Laurens van den Acker dördüncü jenerasyon Scenic'in esneklik konusundaki karar aşamalarında zor zamanlar geçirmiş olmalı. 20 yıl önce MPV segmentinde kompakt pazarın yolunu açan otomobil, şimdi daha farklı noktalara geldi.

SUV konusuna farklı bir ses getiren araç tasarımıyla da bunu kabul ediyor. Scenic, eski modele göre 20 mm daha geniş, 40 mm daha uzun. Ayrıca 40 mm yerden yüksekliğe karşın daha alçak bir tavan çizgisine sahip. Dış tasarımı Renault'nun büyük logoku

burnunu kullanıyor. Kashi çizgileri, günlük ön camı otomobilin tasarımını da güzelleştiriyor.

Scenic oldukça tıknaz görünüyor. Devasa 20 inç jantları standart olarak verleştirilmiş. Tüm jant tasarımları, sürüş kalitesinden daha çok aracın kashi görünümünü destekleyecek şekilde.

Aracın içerisinde de değişimler var. Daha önce Renault'larda gördüğümüz plastikler, yerini yeni kontrollere bırakmış. Yeni konsol tasarımı Kermit'in ağzını andırıyor. Bazı kötü noktaları olsa da genel olarak iyi bir işçilikle yumuşak malzemeler kullanılmış.

Konsolda 8,7 inçlik dokunmatik ekran var. Renault'nun R-Link 2 bilgi-eğlence sistemini buradan kontrol ediyorsunuz.

Ekranın yan aralarında hava kanalları var. Dik konulan ekranlar güzel fikir, böylece önünüzdeki yolu daha geniş şekilde görebiliyorsunuz.

Sistem iyi görünüyor ve yeterince iyi çalışıyor. Ancak menülerin arasında doluşmak zaman zaman tepkileri sebebiyle yavaş olabiliyor. Bağlantı ayarlarını yapamadıysanız, kullanma kitapçığını okuyabilirsiniz. Apple CarPlay veya Android Auto ise henüz opsiyon olarak da sunulmuyor. Renault, bütün modellerine bu sistemi uygulamak için çalışmalar yapıyor ama sırf bu yüzden Scenic'in gelişini ertelemek doğru olmayacaktı. Yine de bu fiyata otomobil satın alanlar ve telefon bağımlısı bir kısım kullanıcı, bu hizmetlerin gelmesini isteyecektir.



# İLK SÜRÜŞ.

## Renault Scenic TCe 130 Signature Nav

> **Fiyat** £24,500 (tahmini) > **Motor** 1198cc 16v turbo 4 sılndır 128bg @ 5000 d/dak, 205 Nm @ 2000 d/dak > **Şanzıman** 6 ileri manuel, önden çek.şli sürüş > **Performans** 11.4sn 0-100 km/s, 190 km/s, 5.8 lt/100 km, 129g/km CO2 > **Ağırlık** 1430kg > **Satışta** Şimdi

Koltuklar konforlu, sürüş pozisyonu ise koltukların mümkün olduğunca yükseltilme denemesinden ve bunun nispeten başarısız olmasından yararlanıyor. Uzakta ve önde duran cam ise, otomobilin eski kımılığını gösteriyor. Ama bu bir MPV ve böylesi boşluklar boş yere harcanmamalı. Bu tip çalışmalar görüş açlarına da zarar veriyor. Otomobilde artık analog gösterge yok. Ayrıca göstergeler ortada da değil. Tasarımcı van den Acker bunu tercih etmemiş ve karşımıza alışıldık gösterge yerinde TFT ekran çıkıyor. Görünüşü ve fonksiyonları yeterince iyi. Ürün yelpazesinin en üzerinde duran Signature Nav donanımı, baş üstü göstergesine de sahip. Böylece navigasyon bilgilerini burada da görebiliyorsunuz.

Her ne kadar kabin yüzde 80 oranında MPV tarzını yansıtsa da, arka koltuklar eski model kadar esnekliğe sahip değil. Belinizi ağrıtarak çıkan koltuklar, yerini kayan koltuklara bırakmış. Artık üç değil, 60:40 oranında iki parçaya ayrılıyor. Bu konfor ve kullanışlılığa önemli ölçüde zarar veriyor. Bunu görmek üzücü, daha önce ortadaki koltuğu arkaya kaydırıp üç yetişkinin omuzlarının sığmasına yardımcı oluyordunuz. Sadece yeterli diz mesafesi sunan koltuklar, istendiğinde ba-



Devasa jantlar sürüş kalitesini bozuyor ama güzel görünüyor değil mi?

gaj alanındaki düğmeyle kapatılabiliyor. Böylece düz bir zemin oluşuyor. Bununla birlikte yükleme alanı öncekinden daha büyük. 572 litrelik hacim, söylediklerine göre sınıfının lideri. Her yerde saklama gözü var. Kayan orta konsoldan Scenic'e özgü taban gözleri, büyük bir torpido gözü de bulunuyor. Buradaki gözleri adeta bir gardırop gibi kullanabilirsiniz. Ön koltukların arkasında yer alan katlanan masalar, sanki katapultun elastik sapanı gibi kapanıyor. Çocuklar bununla acımasızca oynayıp ön koltuktaki ailelerini kızdıracaktır.

Beş dizel ve iki benzinli güç ünitesi sunuluyor. Bizim denediğimiz ise, 1.2 litre turbo motorun en güçlü versiyonuydu. 128 bg üretiyor ve 6 ileri manuel şanzımanla eşleştiriliyor.

Son derece rafine bir motor ve bu aracın boyutları konusunda sorun yaşamıyor. Devirlenmeye istekli fakat performans rakamları sizin yüzünüzde her-

hangi bir değişiklik yaratmayacak. Sessiz ve yeterince iyi. Rüzgar sesi ise hız arttıkça aynaların etrafından gelmeye başlıyor.

Vites değişimleri, Renault'nun tahmin edilebilir ölçüde kemikli geçişlerine sahip. Direksiyon ise, çok fazla iletişim kurmasa da, yeterince hassas. Daha geniş ön ve arka iz açıklığı, istenmeyen gövde burulmalarını biraz daha azaltıyor. Yine de Scenic daha sakin gitmeyi tercih ediyor.

Aslında her şey bir araya geldiğinde sürüş kalitesi sorgulanır hale geliyor. Lastik yanakları yüksekliği 107 mm artırsa da, alt takımlar düşük hızlarda stabil kalmakta zorlanıyor. Bozuk yolda tümsekler ve çukurlar adeta size darbe vuruyor. Neyse ki hız arttıkça Scenic hissedilir biçimde daha konforlu hale geliyor.

Daha önce modülerlik ve esneklik konusunda kendine hayran bırakan otomobil, yeni versiyonda MPV, SUV ve Crossover karakterini birleştiriyor. Bu da, segmentin şekilde değiştirmeye başlamasıyla ilgili.



Yenilenen kabinde baş üstü gösterge ekranı da var; çocuklar ise ön koltukların arkasındaki masaları kurcalamayı çok sevecek



TRANS  
MED  
KLİNİK

# TRANSMED

## TÜRKİYE'NİN SAÇ EKİM ADRESİ

**22** YILDA

**47** ÜLKEDEN

**10.000** OPERASYON



TRANSMED SAÇ ve ESTETİK CERRAHI TIP MERKEZİ  
Fulyalı Sok. No.7 34330 İç Levent, İstanbul



+90 212 281 13 00



[www.transmed.com.tr](http://www.transmed.com.tr)



transmedklinik



transmed



transmedklinik





## PORSCHE CAYMAN GT4 CLUBSPORT

# Otomobil tutkunlarının rüyası...

Eğer bu otomobile sahip olmak istiyorsanız yarışmak için doğrusu bir değilsiniz. Cayman daha fazla aksiyon için hazır ve biz de onun için giriyoruz.

**YOL OTOMOBİLİ** Porsche Cayman GT4'nın paranın satın alabileceği en harika spor otomobil olduğunu zaten öğrenmiştik. Ama bunu da satın alabilirsiniz, tabii tükenmediyse. Clubsport modeli, yarışlarından ilham alıyor ve otomobil mümkün olduğunca eğlenceli hale getiriyor.

Dünyada birçok yarış serisi için uyum olan otomobil, özel kullanıcıları ve takımları hedefliyor. Bu, yol otomobilinin ikiz pist aracı. Elbette "ıkız" kelimesini bilerek kullanıyorlar. Çünkü bu, daha çok standart GT4 modelinin zaten yarışmaya hazır olduğunu ifade ediyor. Motora hiç dokunulmamış, bu sayede aynı 3.8 litre motorun sesi var ve 380 bg üretiyor.



Yarışma konusuna ciddi olduğunu içeride de görebilirsiniz. Sadece kliması var...

### Porsche Cayman GT4 Clubsport

- > **Fiyat** £81,000 + KDV (pist donanımıyla)
- > **Motor** 3800 cc 34 supap yatık altı, 380 bg @ 7400 d/dak, 420 Nm @ 4750-6000 d/dak > **Aktarma** 6
- > **en PDK**, sınırlı kaydırma diferansiyel, arkadan itişli
- > **Performans** 4 s'nin altında 0-100 km/s, 290 km/s (tahmini) > **Ağırlık** 1300 kg > **Satışta** Şimdi.

Bu atmosferik motoru biliyoruz ve seviyoruz. Saf otomobilleri sevenler için ideal şekilde yol otomobil GT4 sadece manüeldi, fakat yarış sürücüleri için hangisi hızlıysa onu tercih etmek daha doğrudur. Bu yüzden Clubsport PDK şanzımana sahip.

GT4 yol otomobilinin ön aksı, 911 GT3'den alınıyordu; Clubsport ise ön süspansiyonu 911 GT3 Cup yarış otomobilinden alıyor. Ayrıca daha geniş arka spoyleri ve daha fazla karoser ayrıntısı var. Lausitzring pistinin garajında havalı krikolarıyla yükselmiş ve geniş çamurluklarıyla harika görünüyor.

Kendinizi rollcage'i görerek daha heyecanlı hissediyorsunuz ve Cayman'ın çıplak konsoluna gülerek bakıyorsunuz. Burada sadece birkaç düğme dışında çıplaklık var. Elektrikli camlar, ayna düğmeler ve klima kontrolleri (konfor için değil uzun süreli dayanıklılık yarışları için...). Cayman'ın bilindik orta konsolu, lastik basıncı gösteren ekrana sahip.

Diğer yandan ağırlık tasarrufunun çoğu rollcage'e gitmiş. Bu yüzden Clubsport, yol otomobilinden sadece 40 kg daha hafif.

Ancak çok daha çevik ve yol otomobilinin yarısı kadar ağırlığa sahip olduğuna yemin edebilirsiniz. Oluksuz lastiklerin yardımıyla ve akıllı 12 kademeli ABS sistemiyle,



frenleri son derece geç yapabiliyorsunuz. Ardından kendinizi viraja atıyorsunuz. Lastikler yola tutunuyor ve otomobil apekte hafif bir önden kayma yaşıyor. Yol otomobilinden daha sert olduğunu kısa zamanda gösteriyor. Cadde otomobili ikisinin daha sinsi olanı, yarış otomobili ise içeriye daha fazla ses alıyor. Bu heyecan verici vahşet, dışarıda da kendisini gösteriyor. Altı son derece kızgın silindirin sesi, boş tribünlerde yankılanıyor ve otomatik olarak her vites düşürmede harika sesler çıkarmaya devam ediyor. Özel bir yarış

vites kutusundan daha ucuz olan PDK piste de kusursuz şekilde uyum sağlayabiliyor. Aslında Clubsport'u kullanacak amatör sürücüleri hedefliyor. Otomobilin kendisi gösteriyor ama aynı zamanda limitlerde de dost olmaya devam ediyor. Bu hayal ettiğinizden daha fazla eğlence demek. Rakip GT otomobilleriyle de gerçekten yarışabilirsiniz.

### SEVDİK

Yol otomobilinin 11 yıl yol tuttuğunu mu düşünüyorsunuz? Bunu deneyin

### SEVMEDİK

Muayeneden geçemezsiniz

### KARAR

Yarışma hayali olan ve yarışmak isteyen herkes için



PEUGEOT 3008

# SUV'a Peugeot bakışı

**Y**ENİ PEUGEOT 3008 SUV'u test etmek için yine yollardayız. Bu sefer İtalya'nın Bologna şehrinden hareket edip bu yeni SUV ile tanışma fırsatını yakaladık.

Peugeot Türkiye Pazarlama Direktörü Akın da yeni aracın sloganının, "Hiçbir SUV onun kadar ileri gitmedi" olarak belirlendiğini söyleyerek, şöyle devam etti:

"Peugeot son dönemde önemli bir değişim içerisinde. Özellikle marka, genel ortalama markaların arasındaki segmentin içerisinde en iyi marka olmak üzere kendi hedeflerini belirlemiş durumda. Bunu da 208, 308, 2008 makyajlı versiyonlarıyla beraber süregelen süreçte bugün yeni 3008 ile artık taçlandırarak."

Kısacası, Peugeot'nun yeni estetik, tasarım anlayışı, yeni ekipmanları, yüksek kalite seviyesi, yeni teknolojileri ve yeni nesil i-Cockpit ile duyularınızı harekete geçirmeyi hedefliyor.

Yeni SUV 3008, güçlü, keskin ön tasarımı ve yüksek omuz çizgisi ile rakiplerinden farklı ve heybetli bir görünüme sahip. Ayrıca, yeni ızgarası, yeni far tasarımı, 19 inç alüminyum alaşımlı jantları, ön kısımda başlayan tasarım çizgisi, arkada aslan pençesi 3D LED stopları birleştiren parlak siyah bant ile göze çarpıyor. Segmentinde sadece Yeni SUV Peugeot 3008'de sunulan Black Diamond parlak siyah tavan ise aracın premium tasarımını tamamlıyor.

Yeni nesil, geliştirilmiş i-Cockpit'in sunulduğu iç mekan, kapı içi ambiyans ışıkları, özel kumaş konsol döşemesi ve krom detayları ile sınıfının kalite çitasını yukseğe taşıyan yeni SUV Peugeot 3008, farklı ve şık bir sürüş deneyimi vadediyor.

Söz konusu teknolojinin en önemli unsurlarından birisi olan Full Dijital göstergeler paneli, segmentinde sadece yeni SUV Peugeot 3008'de en alt versiyondan itibaren



12,3 inç boyunda tamamen kişiselleştirilebilir animatik göstergeler, farklı bir sürüş keyfi sunuyor. Orta bölümde konumlandırılan 8 inç kapasitif ekran, kablosuz şarj, Apple Carplay gibi üst düzey teknolojik özellikler ve FOCAL müzik sistemi kabin içinde premium sürüş konforu sağlıyor.



standart olarak sunuluyor. 12,3 inç boyunda tamamen kişiselleştirilebilir animatik göstergeler, farklı bir sürüş keyfi sunuyor. Orta bölümde konumlandırılan 8 inç kapasitif ekran, kablosuz şarj, Apple Carplay gibi üst düzey teknolojik özellikler ve FOCAL müzik sistemi kabin içinde premium sürüş konforu sağlıyor.

Yeni SUV Peugeot 3008, sunduğu tasarım, konfor ve teknolojik özelliklerinin yanı sıra, gelişmiş güvenlik sistemleriyle de dikkati çekiyor. Aktif şerit takip sistemi, aktif kör nokta uyarı sistemi, adaptif hız sabitleme sistemi (tamamen durdurma özelliği ile), aktif güvenlik frenleme sistemi, yorgunluk algılama sistemi, aktif trafik işareti tanıma sistemi, güvenli takip mesafe uyarı sistemi ve akıllı far sisteminden oluşan ileri sürüş destek sistemleri ile yolculuklar minimum stres, maksimum güvenle gerçekleşiyor. Ayrıca bu SUV'un "yokuş iniş destek sistemi" sayesinde (kı bız 45 derece eğimli toprak bir zeminde test ettik) zorlu şartlarda da imdadınıza yetişip sizi yolda bırakmıyor.

Araçta sunulan birçok özellik, kullanıcıların gündelik hayatlarını kolaylaştırmakla birlikte aynı zamanda daha da konforlu bir sürüş sunuyor. Yeni 3008 ile birlikte sunulan otomatik bagaj sistemi ile bagaj kapağı tek bir ayak hareketi ile açılıp kapatılabilir. Üst paketlerde sunulan deri koltuk özelliğinde ise segmentinde sadece yeni 3008'de sunulan 5 farklı masaj seçeneği, koltuk hafızası ve ısıtma özellikleri öne çıkıyor. Ancak koltuk ergonomisini çok fazla

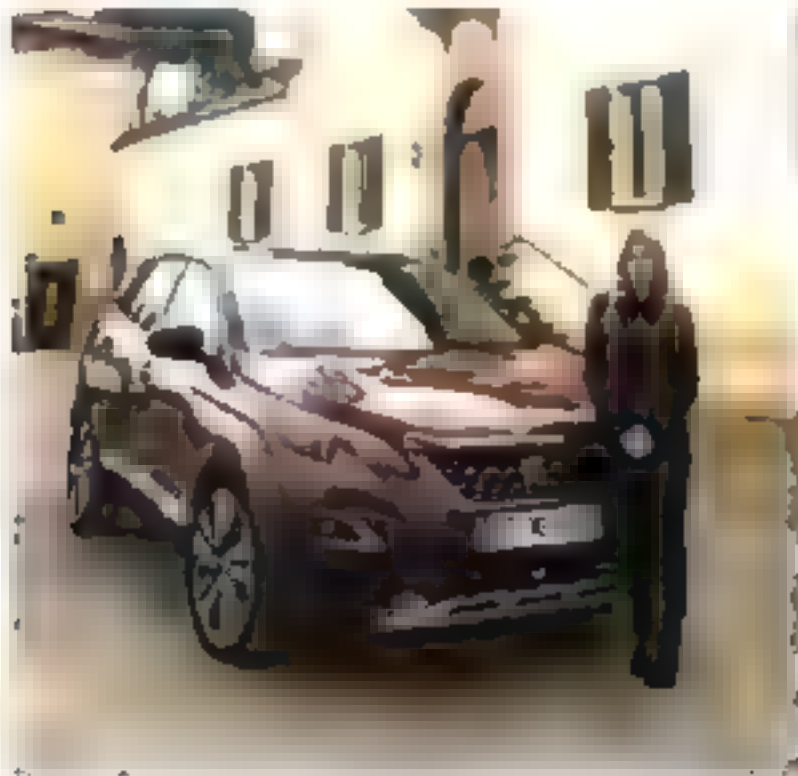
rahat bulmamış olsam da ekrandan elektronik olarak kişiselleştirilebilen 3 farklı parfüm seçeneği ile fark yarattığını söyleyebilirim.

Yeni SUV Peugeot 3008'de, ağırlığı azaltılmış, yüksek dayanımlı, kalitesi kanıtlanmış EMP2 platformu, gerçek blue teknolojisine sahip dizel BlueHDi, odüllü Turbo PureTech benzinli motorları kullanılıyor. 3 adet benzinli motor seçeneği (1.2 PureTech, 130 hp 6MT, 1.2 PureTech 130 hp EAT6 ve 1.6 THP 165 hp EAT6) ve 2 adet dizel motor seçeneğiyle (1.6 BlueHDi 120 hp 6MT ve 1.6 BlueHDi 120 hp EAT6) Türkiye'de satışa sunulacak.

Tüm bu özellikler motordan gelen gücü ve torku yüksek bir verimle yola aktaran ve kullanıcıların beğenisini kazanan EAT6 tam otomatik şanzıman ile birleştiğinde sınıfında performans ve yakıt ekonomisi değerleriyle öne çıkıyor.

Access, Active, Allure ve GT-Line olmak üzere dört farklı donanım paketi ile satılan yeni SUV Peugeot 3008, 87 bin 900 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye pazarına sunuluyor. Yeni SUV Peugeot 3008 için kasım-aralık aylarında 2 bin adetlik bir satış hedefleniyor. Bakalım Peugeot tüm dünyada büyüyen SUV pazarında dilediği yeri alabilecek mi?

ÇİÇEK GÜNEY / İTALYA-BOLOGNA











A car with a white body and black roof rails. The car is parked on a paved surface. The license plate is visible and reads "34 NY 5023". The car is a hatchback model.

The car is a white hatchback with black roof rails. It is parked on a paved surface. The license plate is visible and reads "34 NY 5023". The car is a hatchback model.





SEAT LEON

## Teknoloji, tasarım ve işlevsellik bir arada



**M**AKYAJLANAN YENİ SEAT Leon duygu ve mantığı buluşturuyor. 2017'nin ilk çeyreğinde Türkiye'de satışa sunulacak olan yeni SEAT Leon'da çok şey değişmiş ama aslında hiçbir şey değişmemiş

SEAT'in makyajlanan popüler otomobili Leon'u deneyimlemek üzere İspanya'nın Barcelona kentindeyiz. Markanın ardındaki üç temel direktan biri olarak tanımlanan Leon, (diğer ikisi Ibiza ve Ateca) tasarım, işlevsellik ve daha önce Ateca'da karşılaştığımız sürüş teknolojileri ile adeta yeniden yaratılmış gibi. Ancak, SEAT Tasarım Direktörü Alejandro Mesonero Romanos "Yeni SEAT Leon da her şey değişmesine rağmen aslında hiçbir şey değişmedi diyebiliriz. Çok cazip bir model olan Leon'un imajını değiştirmek gerekmiyor, sadece güçlendirmek ve tazelemek gerekiyordu." diyor

### HEM İÇ HEM DIŞ TASARIMDA ÖNEMLİ YENİLİKLER

Sürüş destek sistemleri, güvenlik sistemleri ve bağlanabilirlik ile ilgili yeni teknolojileri barındıran Yeni SEAT Leon, 5 kapılı ve ST gövde seçenekleri ile sunuluyor. Dış tasarımına bakıldığında Yeni SEAT Leon'da ön ve arka bölüm daha keskin ve iddialı hatlara sahip hale gelirken; sert yatay hatların belirginliği ön ve arkada azaltılmış. Otomobil, keskin ve agresif tasarımının yanı sıra aynı zamanda daha ahenkli bir görünüm elde etmiş. Bir başka yenilik ise, otomobilin algılanan büyüklüğünü artırmak için, ızgarayı (normalde daha üst araç kategorisinde bulunabilecek olan) daha zengin bir krom kulana-

rak, 40 mm. daha büyütme olmuş

İç tasarımda da önemli değişiklikler var. Yeni Leon'un içinde yer alan LED ambiyans aydınlatması, yeni tasarlanan 8 inçlik ekran üzerinden sürücünün isteğine göre ayarlanabilir özellikte tasarlanmış. Yeni geliştirilen Full-LED teknoloji dış aydınlatma sistemleri ise, en kötü hava şartlarında bile iyi performans gösteren yeni arka lambalar ve ön farlar nedeniyle altı çizilmeye değer. LED teknolojisi sinyaller ve sis lambalarında da kullanılmış

### YENİ LEON'DA EN YENİ SÜRÜCÜ DESTEK SİSTEMLERİ

Opsiyonel Trafik Sürüş Asistanı, Adaptif Hız Sabitleme sistemi, Acil Durum Asistanı ve Uzun Far Asistanı bu teknolojilerin başlıcaları arasında yer alıyor. Yeni SEAT Leon'da ayrıca tüm donanımlarda Elektrikli Park Freni standart olarak sunuluyor

Trafik Sürüş Asistanı (Traffic Jam Assist): Şehir

içi trafik sıkışıklığında, Yeni Leon aracın hakimiyetini, hızlanmasını ve frenlemesini bu yardımcı destek sisteminin sınırları içinde otomatik olarak gerçekleştiriyor. Saatte 60 kilometre hıza kadar, bu sistem hız ve şerit kontrolünü sağlıyor. Sürücüye sadece direksiyonu tutmak kalıyor. Opsiyonel Trafik Sürüş Asistanı, Şerit Takip Asistanı ve Adaptif Hız Sabitleyici (ACC) sistemiyle birlikte çalışıyor. Sistem saatte 60 kilometre hıza kadar, Yeni Leon'u şeridinde tutmakla kalmıyor, sürücünün sürüş tercihini de öğrenerek, otomobili şeridinde tutuyor. ACC ise otomobilin otomatik olarak hızlanmasını veya fren yapmasını sağlıyor

Acil Durum Asistanı. Bu sistem, sürücü belirli bir süre direksiyon başında duran kaldığında öncelikle ses ve görüntü ile uyarı veriyor. Sonrasında da otomobili yavaşlatmaya başlıyor. Eğer hala sürücuden bir tepki gelmez ise, yolda şeritte kalarak yavaş yavaş aracı durduruyor ve dörtlü sinyalleri çalıştırıyor



Yeni Leon'un içinde yer alan LED ambiyans aydınlatması, yeni tasarlanan 8 inçlik ekran üzerinden sürücünün isteğine göre ayarlanabilir özellikte tasarlanmıştır.



## YENİ KOELLENCE TRİM

SEAT Leon, 3. ekipman sensitif ayna ile Style FR ve XCELLENCE gibi  
 yeni Style donanımı, yalnızca 15 fiyatına sahip kalıyor aynı zamanda  
 12.5 inç alüminyum alaşımı yandırı LED Gündüz Sürüş Işıkları elektrikli park  
 freni, otomatik klima gibi günlük yaşamda gerçekleştirilebilir özellikler  
 ile yeni bir seviyeye ulaştı. XDS - Arkas Park Sensörü gibi güvenlik özellikleri de  
 SİGMA

[illegible]

**Elektronika motor velpazės**

1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 26

$\frac{d}{dt} \left( \frac{1}{r^2} \right) = -\frac{2}{r^3} \frac{dr}{dt}$

Bu motor hem otomatik hem de manuel çalışarak sunuluyor. 1,6 litreli düşük yakıt tüketimi ile dikkat çekiyor.

SBAT Leon'da bulunan benzini motodarin gücü 45 hp ile 150 hp arasında değişir. Bu RTR TSI 4 silindirlilik beygir gücündeki motor en yeni ve farklı seriyone sahiptir. Bu Ecomotive motor 4 litrelik düşük yakıt tüketimi ile 110 km/sa'ye kadar 20% emisyonu da ortalam 102 g/km emisyonunda kalıyor.

Barcelona'daki yetkililerin açıklamasına göre 2007 Subat ayında SEAT Leon Cupra da, 300 hp'lik motoruyla aileye katılacak.

YAZI: CEM KIVIRCIK, BARCELONA



Leon XCELLENCE, krom tasarımı ön ızgara, yeni ön ve arka tamponlar, krom yan cam çerçeveler ve 17 inç alüminyum alaşımlı jantlarıyla parlıyor.







TOYOTA C-HR

# Türkiye'den Dünyaya

**T**ÜRKİYE'DE ÜRETİLİP, ABD ve Kanada da dahil olmak üzere dünyanın 61 ülkesine ihraç edilecek olan Toyota C-HR (Coupe High Rider)'i test etmek için Madrid'e vardık. Öncelikle bu otomobilin Türkiye'de üretiliyor olması ve başında Türk mühendis Mehmet Fatih Kale'nin bulunduğu bir ekip tarafından sunulan iç tasa-

rımla donatılması hepimizin göğsünü kabarttı.

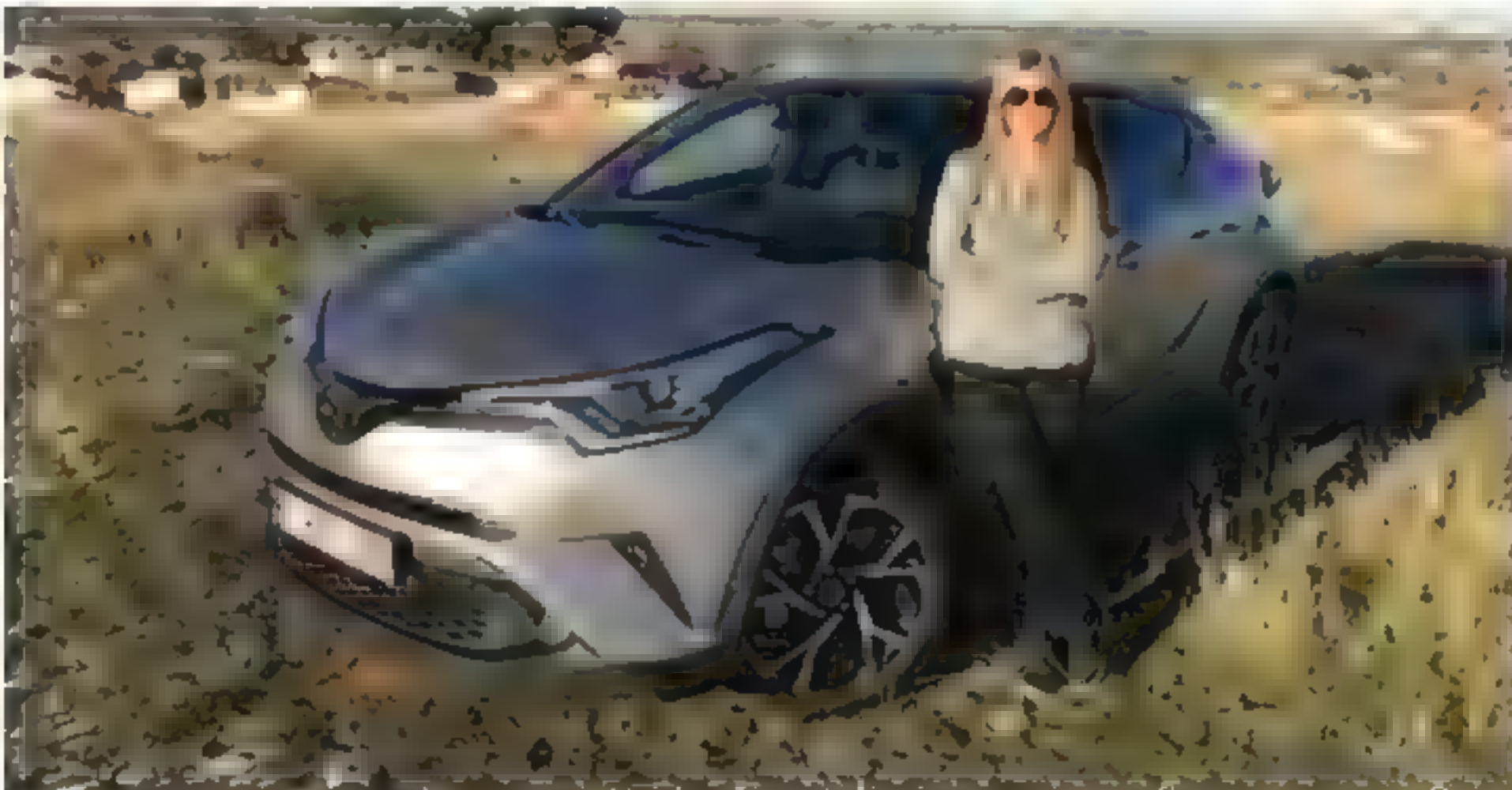
Son yıllarda yükselen bir grafiğe sahip olan C-crossover segmentinde yerini alan Toyota C-HR, coupe hatlarıyla sportifliğini öne çıkarırken, farklı olmak isteyen, yeni ürünleri deneyimlemekten hoşlanan ve görsel çekiciliğe önem veren dinamik kullanıcıları hedefliyor. İlhamını elmasan alan iç ve dış tasarımı, teknolojisi,

üst düzey donanımı ve konforuyla segmentine yeni bir soluk getirecek gibi gözükten C-HR'ın Toyota'nın yeni global mimarisi olan TNGA platformu, ilk olarak Toyota Prius'ta beğeniye sunulduktan sonra şimdi de C-HR'da karşımıza çıkıyor.

Hatchback otomobillerin dinamizmiyle SUV sınıfına özgü güçlü duruşu, şişkin çamurlukları, onden arkaya doğru yükselen omuz çizgisi, yan gövdedeki golge oyunları ve iki tekerlek arasındaki marşpiyel kaplaması ile son derece dinamik bir görüntü veriyor.

Ön tasarımında olduğu gibi arka bölümde de sert ve köşeli hatlara yer verilirken, tasarımın devamlılığı sağlanıyor. Arka cam ve stopların bir kısmı ile birlikte açılan bagaj kapağının ardında ise 5 kişinin bagajını alacak 377 litrelik geniş bir alan bulunuyor.

Dış görünüm ile iç mekan arasında tasarım bütünlüğü hemen göze çarpıyor. Dış gövdede kullanılan elmas tasarımı; kapı döşemelerinde, tavan döşemesinde, JBL marka hoparlör kapaklarında ve analog göstergelerin ibresinde de kullanılıyor. Lake siyah veya saten gümüş detaylar kadar mavi aydınlatma da genel kalite algısını tamamlayan detaylar olarak dikkat çekiyor.



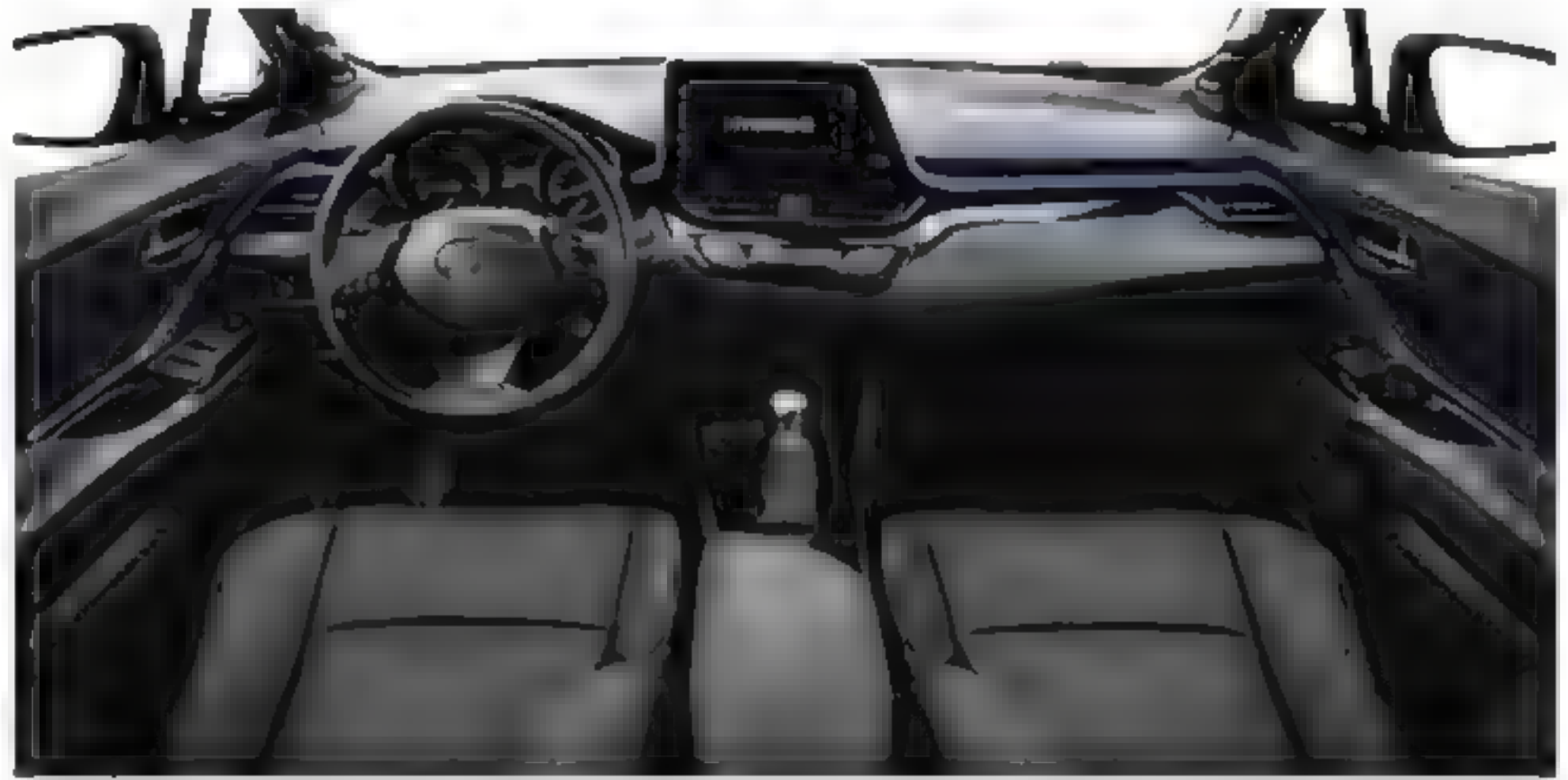


Toyota, 'Sensual Tech' adını verdiği yeni iç mekan tasarım konseptiyle teknoloji, fonksiyonellik ve şıklığı bir araya getiriyor. Sürücü ve yolcuları modern, çekici bir kabin karşılıyor. Yeni kabin tasarımı üç farklı renkte; Koyu Gri, Siyah/Mavi ve Siyah/Kahverengi temasıyla tercih edilebiliyor. Ancak şunu da belirtmeliyim ki, ön koltukların rahatlığı ve geniş alanlarının aksine arka koltukların alanlarının ve diz ve baş mesafelerinin darlığı beni biraz şaşırttı.

Ön konsola gelince, konsol boyunca uzanan mavi ışık çizgisi kapı panellerinde de devam ederek tasarımıda bütünlüğü sağlıyor. Sürücü odaklı orta konsolun üst kısmında, sürücünün göz hizasında olacak şekilde yüksekte konumlandırılan 8 inçlik dokunmatik ekran ve navigasyonu da bünyesinde barındıran HMI (Human Machine Interface – İnsan Makine Arayüzü) sistemi fonksiyonel yönüyle sürücünün hayatını kolaylaştırıyor.

Advance, Dynamic ve Diamond olmak üzere üç ayrı donanım paketi sunuyor. Giriş seviyesi olan "Advance": 17 inçlik alüminyum alaşımlı jantlar, Çift Bölge Otomatik Klima, 8 inç Toyota Touch 2 multimedya sistemi, geri görüş monitörü, yağmur sensorü, Cruise Control, Otomatik yanan farlar, LED gündüz yanan farlar ve elektronik park freni gibi donanım özelliklerine sahip. Toyota C-HR'in üst donanım seviyelerinde ise ek olarak; ısıtmalı koltuklar, akıllı giriş sistemi, karartılmış yan ve arka camlar, yarı parçalı deri koltuklar, Kolay Akıllı Park Destek Sistemi (S-IPA), 18 inç alüminyum alaşımlı jantlar ve çift renkli gövde gibi özellikler de bulunuyor.

C-HR'in 1.2 litrelik turbo benzinli motoru yüksek yakıt verimliliği sunarken, hibrit versiyonu ise yakıt verimliliğine yeni bir boyut kazandırıyor ve son derece sessiz ve sarsıntısız bir sürüşün önünü açıyor. Ayrıca, test etmiş oldu-



ğumuz virajlı İspanya yollarında otomobilin yere sağlam bastığını ve yol tutuşunun da son derece iyi olduğunu söyleyebilirim.

1,2 litrelik turbo benzinli motor 116 HP güç ve 185 Nm tork üretiyor. 100 km'de ortalama 5,9 litre yakıt tüketen motor ortalama 134 gr/km CO2 salınım değeriyle çevreci ve tutumlu bir yapı vaat ediyor. 122 HP güç üreten yeni hibrit motor 1.8 litre VVT-i motora sahip. Gelişmiş hibrit güç ünitesi, sadece daha yüksek bir verimlilik seviyesi sunmakla kalmıyor aynı zamanda çok daha etkin bir performans sağlıyor. C-HR Hybrid 3,8 lt/100 km ortalama yakıt tüketirken 86 gr/km ortalama CO2 emisyon salımı gerçekleştiriyor.

C-HR'in 1.2T CVT şanzımanlı versiyonu, Dinamik Tork Kontrollü 4x4 sistemiyle donatılabilir.

Toyota'nın tüm hibrit versiyonları 3 yıl/100 bin km mekanik garantisine sahip. Hibrit versiyonlarda ayrıca, hibrit aksamı ile hibrit aküsü de 5 yıl/100 bin km için garanti kapsamına alınmış

durumda. Hibriti tercih eden Toyota kullanıcıları, garanti süresi olan 5 yılın bitiminden hemen önce 25 Euro+KDV tutarındaki hibrit check-up menüsünü yaptırarak, bunu takip eden 1 yıl/15 bin km boyunca hibrit aküsünü garanti altına almayı sürdürecekler.

Bu check-up'ı her yıl yaptırarak hibrit aküsünü toplamda 10 yıl boyunca garanti altına almak mümkün olacak. Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO'su Ali Haydar Bozkurt'a göre hibrit alanının getirdiği vergi teşvikiyle pazardaki dizelin hakimiyeti sarsılacak.

Toyota C-HR lansmana özel fiyatı, 1.2 litrelik turbo benzinli motor versiyonuyla 83 bin 850 TL'den, 1.8 litre VVT-i yeni hibrit motora sahip versiyonu ise 98 bin TL'den başlıyor.

C-HR ile yeni bir müşteri kitlesine hitap etmeyi planlayan marka, Corolla'dan sonra en çok satan ikinci modellerinin C-HR olacağını belirtiyor.

ÇİÇEK GÜNEY-MADRID





## Kısa kıyafet giyenler...

Uygun fiyatlı hatchback'ler çok moda peki ama hangisi en iyisi?



### MG 3

**Bir tenekle kutuyla neler yapılabilir (içine binip, yola devam edebilirsiniz...)?**

Buradaki otomobilde kişiselleştirme veya farklı jant şekilleri seçeneği bulunmuyor, ama MG'nin en güçlü satış argümanı bu. Ayrıca bize gormezden gelinecek metalik bir gri verdiler. Tasarımı hiç göstermiyor



60 tasarımcı mı? MG'ye enleri tavsiye etmiyoruz

**Bir Play-Doh tasarımı mı?**

Buradaki 60 tasarımcıyı düşününce, Fabia, Punto ve Clio tasarımcılarının neler yaptığını görmek inanılmaz. Ama bu şirket için bu otomobil bir alarm sebebi Çin'de tasarlandı ve muhtemelen MG'den daha çok GM gibi duruyor

**İçerisinde bir Osmanlı tahtı rahatlığı var mı?**

İçerisi korkunç plastiklerle dolu ve kabinde bazı noktaları iyi göstermek için kumaş eklemişler. Ön koltuk konforu ise biraz daha kabul edilebilir. Yine de şaşırtıcı derecede bek edinizden daha geniş.

### Suzuki Swift

**Bir tenekle kutuyla neler yapılabilir (içine binip, yola devam edebilirsiniz...)?**

Bir zamanlar uygun fiyatıyla 2005'te CAR Yılın Otomobili ödülünü almıştı. Ama buradaki en pahalı otomobil olduğunu da ekleyelim. Yine de Suzuki bu grubun dikkat çeken.



Saab tarzını yeniden yorumladılar

**Bir Play-Doh tasarımı mı?**

Saab 900 tarzı çizgileri onu daha çekici hale getirmiş. Ayrıca büyük farları da dikkat çekmek için elinden geldiği kadar sert bakıyor. Üçüncü jenerasyon Swift memnun edici ölçülere sahip ve oldukça maku boyutlarda

**İçerisinde bir Osmanlı tahtı rahatlığı var mı?**

Bolca plastik var fakat buradaki en kaliteli kabin onda Koltuk konforu ve direksiyon ayarıyla buradaki en rahat otomobil fakat sürüş pozisyonu orta konsola daha yakın Yeterince geniş.





## Dacia Sandero

**Bir teneke kutuyla neler yapılabilir (içine binip, yola devam edebilirsiniz...)?**

Aslında bu boş o an arından biri. Renault'nun Romanya başkanı, bu pazarda oldukça ucuz bir otomobil. Giriş donanımlarının fiyatı oldukça iyi

**Bir Play-Doh tasarımı mı?**

Pek de tarz sayılmaz ve Cumartesi günü gezeceğiniz vitrinlerde göremeyeceğini bir otomobil. Büyük kutu şekli işinizi görecektir. Paranızın karşılığını alıyorsunuz.



**İçerisinde bir Osmanlı tahtı rahatlığı var mı?**

Sürüş pozisyonu kötü değil ama ortadaki dirseklik vites geçişlerinde sizi rahatsız ediyor. Koltukları yumuşak ve konforlu, ama arka koltuklar biraz daha rahatsız. Mirage'den daha az arka koltuk alanı olsa da, daha büyük bagajı var

## Mitsubishi Mirage

**Bir teneke kutuyla neler yapılabilir (içine binip, yola devam edebilirsiniz...)?**

2013'te tanıtıldığından bu yana bir kez makyaj geçirdi. Ön ve arka bölüm yeni bir tasarıma sahip. Ayrıca daha fazla donanım, daha geliştirilmiş ses yalıtımı, daha fazla yumuşak malzeme ve revize edilmiş süspansiyonlar var. Keşke direksiyonu daha iyi olsa

**Bir Play-Doh tasarımı mı?**

Krom bir dudak boyası kalemi kullanan biri tarafından tasarlanmış olmalı... Bu otomobil tasarımcıların fikirlerini merak ediyoruz. Yine de amacına uygun olduğunu söyleyebiliriz.



**İçerisinde bir Osmanlı tahtı rahatlığı var mı?**

Plastik ve piyano siyahı kabin malzeme fena değil, ama vidalar garip bir şekilde ortada bırakılmış. Direksiyonun derinlik ayarı yok fakat sürüş pozisyonu kabul edilebilir bir konfora sahip. Ayrıca debriyaj ayağı için de boşluk var. Arka koltuklar dar ve yükleme kapasitesi çok değil

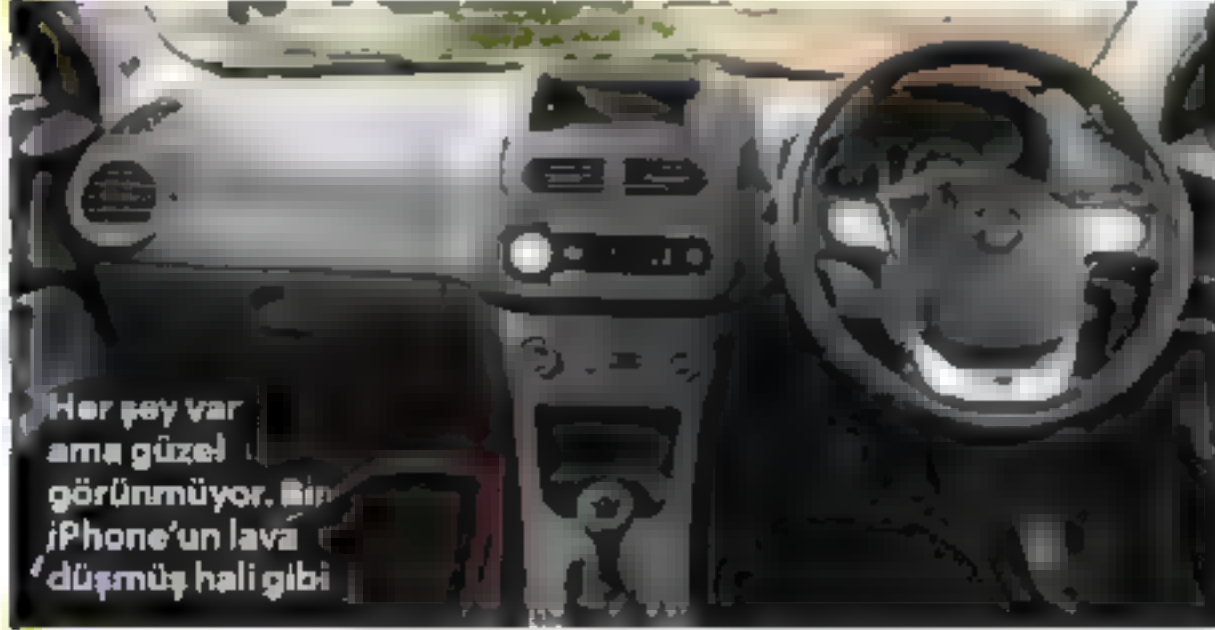
DEVAMI...



## MG 3

**MP3 çalışıyor mu ve bunun dışında neler yapıyor?**

Urun yelpazesinin en üstünde klima, Bluetooth, Dijital radyo ve evet, MP3 uyumlu. Kötü stereo hoparlorler ve direksiyon düğme tasarımı kötü bir his uyandırıyor. Kullanırken sıkılabilirsiniz.



Her şey var ama güzel görünmüyor. Bir iPhone'un lava düşmüş hali gibi.

**Bir tesisatçı kadar yavaş mı?**

1.5 litrelik motor yeterince sıkı ve makul görünüyor. 100 km/s hızda beşinci viteste giderken gaza sonuna kadar basmanız ise, hiçbir şey olmaması neticesinde ruh halınızı bozabilir.

**Sürüşü bir labrador gibi mi?**

Aslında yol tutuş konusunda iddialı değil. Direksiyon hisse garip bir hisse sahip ama hız düştükçe ağırlığı daha da artıyor. Eğlenceli olmasının ötesinde ancak terk edilmiş bir gelin kadar neşeli.

**KARAR** Neredeyse yeterince çekici ve yeterince ucuz. Ama daha sofistike bir motora ve tasarıma ihtiyaç duyduğu kesin.

## Suzuki Swift

**MP3 çalışıyor mu ve bunun dışında neler yapıyor?**

En üst donanım otomobil bir sürü oyuncığa sahip. Daha sonradan takılmış gibi duran dokunmatik ekran, dijital radyo, klima, Bluetooth, önde ve arkada elektrikli camlar, anahtarsız giriş, hız sabitleyici, çıkın çocuk camı bunlar arasında. Ayrıca navigasyon sunan tek model.



Bu grupta navigasyon sunan tek otomobil.

**Bir tesisatçı kadar yavaş mı?**

Kağıt üzerinde evet. 1.2 litre Dualjet motoru performans sunmak yerine daha çok düşük tüketim ve düşük CO2 emisyonuna odaklanmış. Ama istekli ve vites geçişleri güzel. Bunu sevdik.

**Sürüşü bir labrador gibi mi?**

Bu gruptaki en dinamik otomobil. Alt takımlar biraz sert fakat gövde burulmasını iyi kontrol ediyor. Hassas bir direksiyonu ve hızlandığında da dengesi iyi. Eski usulsüz, sizi frenlemeyen bir momentumla hızlandırıyor.

**KARAR** Her açıdan buradaki en olgun otomobil hissine sahip. Düşük donanımlı daha ucuz model de tercih edilebilir.





## Dacia Sandero

### MP3 çalıyor mu ve bunun dışında neler yapıyor?

Bunun için Ambience donanımında USB girişi, Bluetooth ve CD çalar yer alıyor. İki hoparlörü ötekiler hitap ediyor. Renault düğmeleri ise, Renault'dan çok Dacia'da daha iyi görünüyor.



İki hoparlör, yol, rüzgar ve motor sesine karşı

### Bir tesisatçı kadar yavaş mı?

Burada tek elde ettiğiniz şey üç silindürlü turbonun sesi olacak. Sandero, ağırlığına göre Mitsubishi'den daha hızlı. Vites geçişleri de daha iyi. Kabinde ise yol/rüzgar ve motor sesi kombinasyonu var

### Sürüşü bir labrador gibi mi?

Suspansiyonu yeterince sıkı bu yüzden beklediğinizden daha az buruma var. Sürüşü ise sert fakat direksiyonu Mirage'dan daha hisli ve etli. Mirage gibi önden kaymaya meyilli de değil. Ama direksiyon kendisini ortada toplamayı kabul etmiyor.

**KARAR** Basit kalmak isteyen basit otomobilin uygun fiyatı var. Yada ikinci el bir Fiesta bakabilirsiniz...

## Mitsubishi Mirage

### MP3 çalıyor mu ve bunun dışında neler yapıyor?

Isıtmalı koltuklar ve otomatik silecekler var. Multimedya sistemi ise eski görünüyor ama işe yarıyor. USB bağlantısı donanım listesinde olmasına rağmen yok. Telefonumuzu ise ikinci denemede eşleştirdik. Telefon şarjı yapmak da mümkün değil...



ABD sınır polisi gibi istekli ama USB girişi bulunmadık

### Bir tesisatçı kadar yavaş mı?

Üç silindürlü otomobilin rölantide sınırlı bir boğa g b. görünmesine sebep oluyor ama devrilenmeye inanılmaz derecede istekli. Vites geçişleri ağır. Ses yalıtımı eksik ama kabindeki sesleri engellemeye yetecek kadar iyi değil

### Sürüşü bir labrador gibi mi?

Sürüşü kötü ama büyük direksiyonu kurutmaktan başka bir şey düşünmüyorsunuz. Otomobilin görünmez bir tarafından yönlendiriliyor hissi veriyor. Dinamikler ise, ufak ama canlı motora yetişemiyor.

**KARAR** Mitsubishi'nin toplam satışlarında az bir payı temsil ediyor. Makyaja ve ortalama revizyonlara rağmen eskisi gibi hissettiriyor.



**DACIA SANDERO TCE 90**  
Fiyat 7,695  
Test aracı fiyatı 8,115  
Motor 12V turbo  
0 d/dak. 135 Nm  
0 d/dak.  
Aktarma 5 ileri manuel  
Yakıt tüketimi 109 g/km  
Ağırlık 960  
Sırtta Sırtta

**MITSUBISHI MIRAGE 1.2**  
Fiyat 10,999  
Test aracı fiyatı 11,000  
Motor 12V  
0 d/dak. 135 Nm  
0 d/dak.  
Aktarma 5 ileri manuel, önden  
Performans 11.7 sn 0-100 km  
0 d/dak. 4.3 R/100 km, 100 g/km  
Ağırlık 845 kg  
Sırtta Sırtta



# Gavin Green

## DENEYİMİN SESİ

“Kişisel olarak değerli bir 911 Carrera RS 2.7'im var. Onunla Combe Kalesi'nden geçerken vites kaçırmıştım”



**DAHA ÖNCE** 30 defa (belki daha da fazla) yazdığım gibi en sevdiğim otomobiller sadece birkaç santim uzaklığında yer alıyor. Rakamları ise giderek artıyordu. Gulf mavisi ve turuncusu rengindeki 1970 model Porsche 917, benim favori spor otomobilim. Onun yanında bir D-type Jaguar var. Bir keresinde Mike Hawthorn'un yarıştığı 1955 yılına ait Le

Mans galibi aracı ve 20 yıl sonra ilk D-type'i kullanmıştım.

Ayrıca bir de Fangio'nun kullandığı kırmızı 'Alfetta' GP otomobil var; direksiyonun metal kolları güneşte gözünüzü alıyordu (bu yazın gerçekleşmişti, artık aynı direksiyon kışın ise çalışma masamın lambasından parlıyor). Garip pedal dizilişini, frenleri ve hızlanma tepkilerini hatırlıyorum, bu kadar nadir ve özel bir otomobil için endişe veriyordu. Goodwood tepesinden çıkarken aşırı ısınmıştı ve ben de aracı pistin kenarında saman balyalarının arkasına çekmek zorunda kalmıştım.

Ayrıca üç Citroën DS vardı. Neden üç tane? Bu benim favori yol otomobilim. Buna ek olarak eski ve elbette siyah Traction Avant modeli, krom izgaralarıyla öğleden sonra güneşini yansıtıyor.

İki 2CV ise eski otomobilin yanında oluklu kaputu ve tek fariyle duruyor. Daha yeni olanı, aynen benim çok sevdiğim ama aptalca sattığım 82 model Deux Chevaux ile aynı renkte olan gökyüzü mavisi. Bu, karımla tanıştığım da sahip olduğum araçtı.

Elbette hiçbir otomobil koleksiyonu Ferrari oluşturanı tamamlamaz. Beni ziyaret edin ve 250GTO'yu görün. Sızce de 60'lı yılların en güzel spor otomobili değil mi? Ayrıca bir 275GTB4, bir Daytona (benim favori Ferrari'm değil, çok büyük ve ağır), bir Boxer, bir Dino ve bir F40 var. Doğal olarak, Ferruccio Lamborghini'nin Ferrari'yle sert mücadelesinin zirvesi Miura da var. Benimki kırmızı bir SV; altın renkte jantları var. Bu, 1986'da Galler'de kullandığımla aynı donanıma sahip. Vadi boyunca V12'nin sesinin çığlıklarını hala duyabiliyorum.

Bir de ortadan motorlu diğer favori super spor otomobilim McLaren F1 var. Eski GP pilotu ve McLaren'in elçisi haline gelen Dr Jonathan Palmer ile birlikte kullanmıştım. Beni yolcu koltuğunda bir yandan diğerine atıyordu. Güney Galler'de

virajlı bir yoldaydık. Daha sonra Gordon Murray'ın sahip olduğu aracı kullandım. Bir P1 ve 675LT ise benim McLaren koleksiyonumu daha yeni hale getirdi. Modern Panda'nın güzel bir elbise giymiş halinden farklı görünen 50'lere ait Giacosa tasarımı Dante Giacosa Fiat 500 bulunuyor. Bir de arkadaşım Steve Cropley ile kullandığım beyaz Jaguar XK120 var. Hafta sonu en keyif aldığım otomobil mi? Bence öyle. Güneş parlıyordu, ekip iyiydi, otomobil çok güzeldi ve İtalya'daydık. Çok keyifliydi.

Bir de 1904 Fiat var; koleksiyonumdaki en eski otomobil. Londra-Brighton koşusunda kullanmıştım ama çok fazla uzaklaşamamıştık. Bir de kişisel olarak değerli 911 Carrera RS 2.7'im var. 80'lerin ortasında Porsche GB şampiyonasında onunla yarışmıştım. Benim aracım

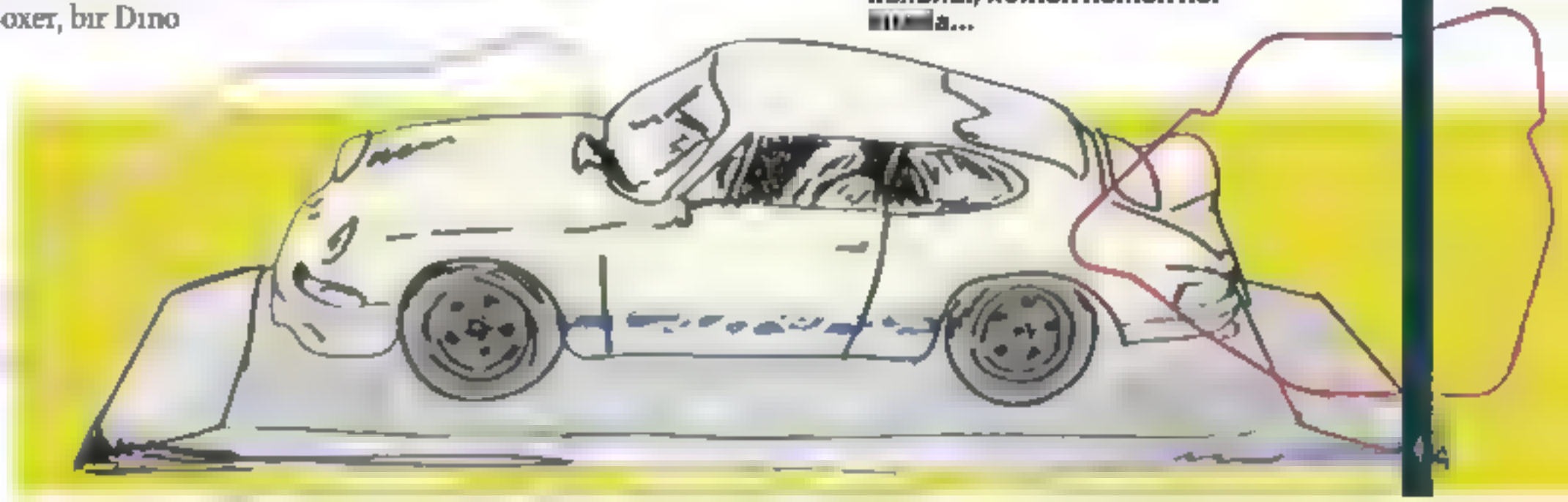
eşiklerinde mavi çizgiler olan beyaz bir araçtı. Küçük arka spoilerleriyle birlikte hızlı Porsche'ler arasında çok dikkat çekiyor. Combe Kalesi'nden geçerken bir vites kaçırdığım anı hatırlıyorum. Çıkan mekanik sesler insanı hem telaşlandırıyor hem keyiflendiriyordu.

Bir de 30'lara ait Alfa Romeo 8C 2300 var; kızıl renkteki araç koleksiyonumdaki savaş öncesi tek model. Neredeyse 30 yıl önce deneyimlediğim araç, rivayete göre Nuvolari tarafından kullanılmıştı. Ben de Surrey'de güzel bir yaz gününde kullanmıştım. Çalı çitleri büyümüş ve ağaçlar çiçek açmıştı.

Bir Renault 4, bir Mercedes 300SL Guilwing, 60'lara ait Mc-Queen Mustang, BMW 3.0 CSL ve ilk jenerasyon Honda NSX var. İlk E-type modeli; favorim Series 1 coupe ve kırmızı Series 3 V12 roadster'im de bulunuyor. Son yazdığım modelin, karımın aşırı istekli toz alma çabaları sonucu sadece üç tekerleği var.

Otomobiller, çalışma masamın üzerindeki iki rafta bulunuyor. Buna ek olarak son dönemde 2016 model NSX eklendi. Yeni bir kırmızı Mustang 5.0 Fastback Haziran ayında geldi. Oldukça beğeniliyorlar ve genelde elle tutuluyorlar. Bir tasarımcı duygusal bir bağ yaratan otomobilin belirtisi olarak ona sarılmak isteyeceğinizi söylemişti. Çok yoğun anıları bana hatırlatıyor ve bunları düşünmeyi seviyorum; bazı güzel cümleler için ilham veriyor. Bunlar 35 yıllık otomobil editörlüğü yaşamımda beğendiğim otomobiller; hepsi dikkatlice seçildi. Mümkün olanlar aynı renk ve donanımla satın alındı. Adeta 'günlük' görevi görüyorlar. Hepsinin küçük 1:43 ölçeğinde ve bu otomobillere baktıkça o zamanki şartları, mekanları, insanları, otelleri, restoranları, havayı hissedebiliyorum. Hatta bir sürüşü böylece tanımlayabiliyorum.

Eski CAR editörü Gavin, sadece model otomobilleriyle oynayarak buralara gelmedi. Ayrıca tam olarak onları yolda ve pistte kullandı; hemen hemen her yerde...





**ŞİMDİ**

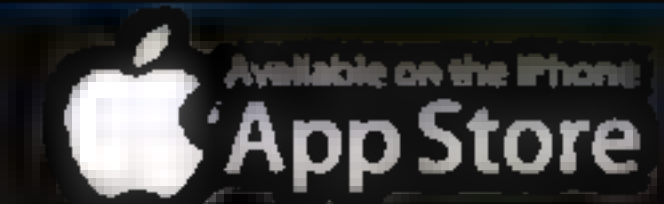
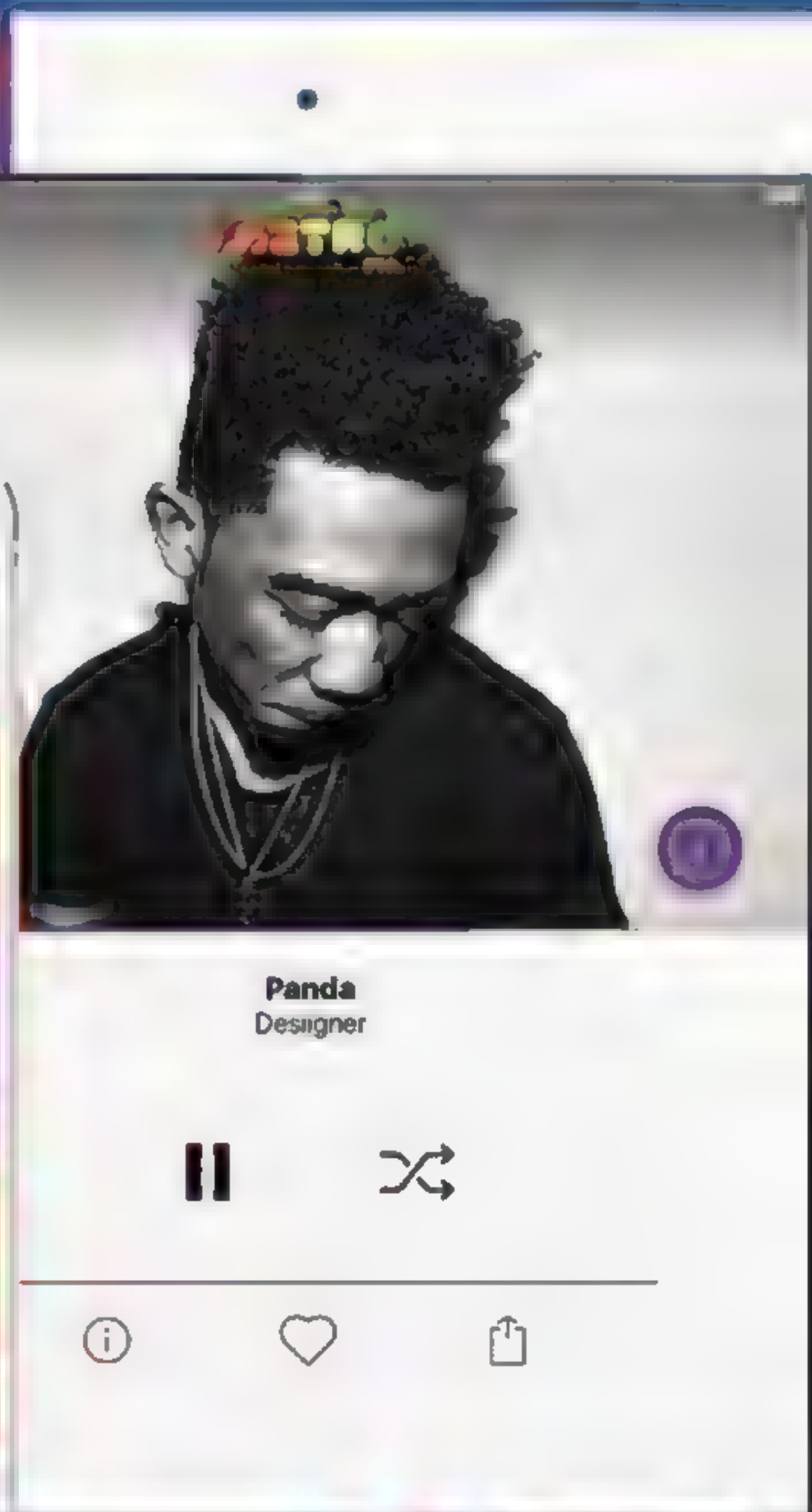
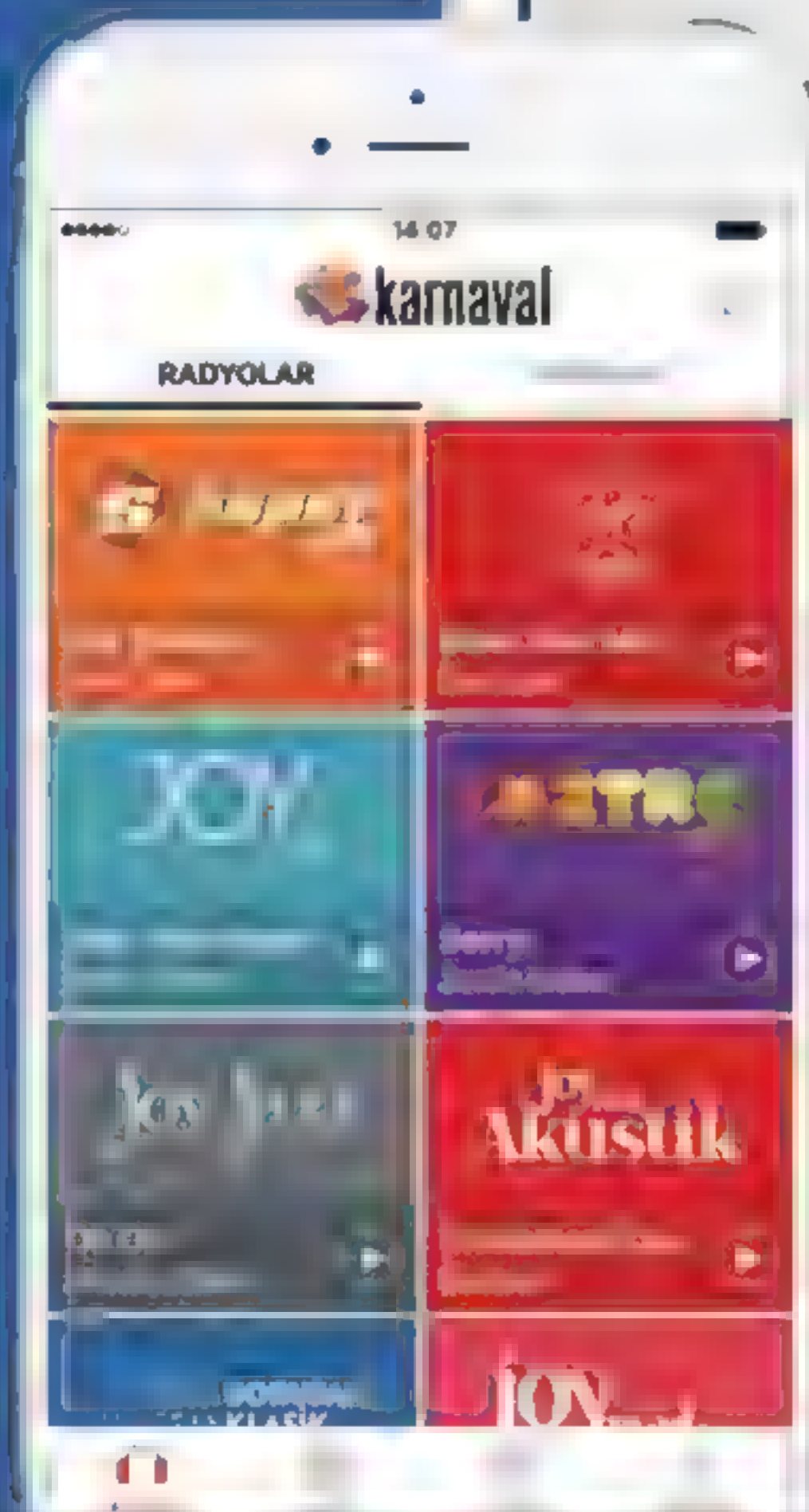
**ARADIĞIN HER ŞEY**

**YENİLENEN**

**KARNAVAL**

**UYGULAMASINDA**

**RADYO, HABER, VIDEO, PODCAST  
TEK BİR UYGULAMADA!**





# Mark Walton

## TEDAVİ EDİLEMEYEN HASTA

'Herkes üçüncü turun sonunda izlemeyi bırakırsa, Christian Horner gibiler özel jetlerini satmak zorunda bile kalabilirler'



**FORMULA 1**, ABD'li kodaman John Malone ve onun şirketi Liberty Media'ya 6 milyar sterline satıldı. Durüst olmak gerekirse yaklaşık 10 yıldır, CVC ve Bernie Ecclestone kontrolünde bir durgunluk ve gerileme vardı. Zamanı gelmişti. 2014'te Bernie 'tweet' atmak, Facebook veya bunun gibi şeylerle

ilgililenmediğini söylemişti. Hatta bir marka daha genç kitlelere ulaşmak istiyorsa, 'belki de Disney'i kullanarak reklam vermeli' diye tavsiyede bulunmuştu.

85 yaşında biriyle konuşurken daha genç kitlenin emekliler anlamına geldiğini de unutmayın. Her neyse, Bernie bir süre daha burada kalacak gibi görünüyor (inanılmaz değil mi? 90'larında F1'i yöneten bir adam). Bu arada John Malone için F1'i yeniden heyecanlı hale getirecek beş maddeli bir plan yaptım.

**1.** Her şeyi basitleştir: Pit duvarı ve pilot arasındaki iletişimde şeffaflık olmaması heyecanı kaçırıyor. Bu yüzden lütfen pit duvarı iletişimini yeniden şekillendirin! Mesela tüm bu iletişimin emoji adı verilen simgelerle yapılmasına ne dersiniz? Bu sosyal medya jenerasyonunun çok hoşuna gidecektir. Kimi Räikkönen bir yandan telefonuyla uğraşırken bir yandan da Perez'i dış çizgiden geçecektir. Mesaj milyonlarca izleyiciyle paylaşıldığında biz de bunu deşifre etmeye çalışarak eğleneceğiz.

**2.** Ücretsiz bilet dönemi: Bu aslında müzik endüstrisi için yeni bir model. Temel olarak hiçbir genç müzike para vermiyor; bu yüzden bir albumün Spotify ve YouTube'dan ücretsiz olarak verilmesi gerek. Ancak böylece konserler gidip koleksiyon versiyonu özel kutulardaki özel kayıtları satın alıyorlar. F1 bunun tersini yapmalı. Şununla yüzleşelim; yarışları canlı izlemek korkunçtur. Güneşte birkaç saat boyunca pişerken bir dizi anlaşılabilir otomobil grubunu izlemek için bir servet ödersiniz. Kimin lider olduğu hakkında bile fikriniz yoktur. Böyle zamanlarda sürekli olarak önünüzde bir televizyon ekranı olmasını ve evinizdeki

gibi yarış takip etmek istersiniz. Böyle bir durumda evdeki tek fark bir şişe suya 12 sterlin vermemek ve tuvaletinizin herkes tarafından kullanılmaması. Bu yüzden F1 dijital yayınlara yatırım yapmalı ama aynı zamanda biletleri ücretsiz olarak vermeli. Ana tribünleri daha geniş kitleyle doldurmalı (Bernie, bu konuda Snapchat'ten anladığından daha azını biliyor).

**3.** Saniye başına para ödeyin: İzleme başına ödeme benim için güzel, bu vazgeçilmez. Ama yıllardır F1 turlar boyunca birbirini izleyen sıkıcı yarışlar haline geldi. Politikalar ve ticari meseleler çözümlerden uzaklaşılmasına sebep oldu (daha büyük lastikler, daha fazla beygir gücü, daha az

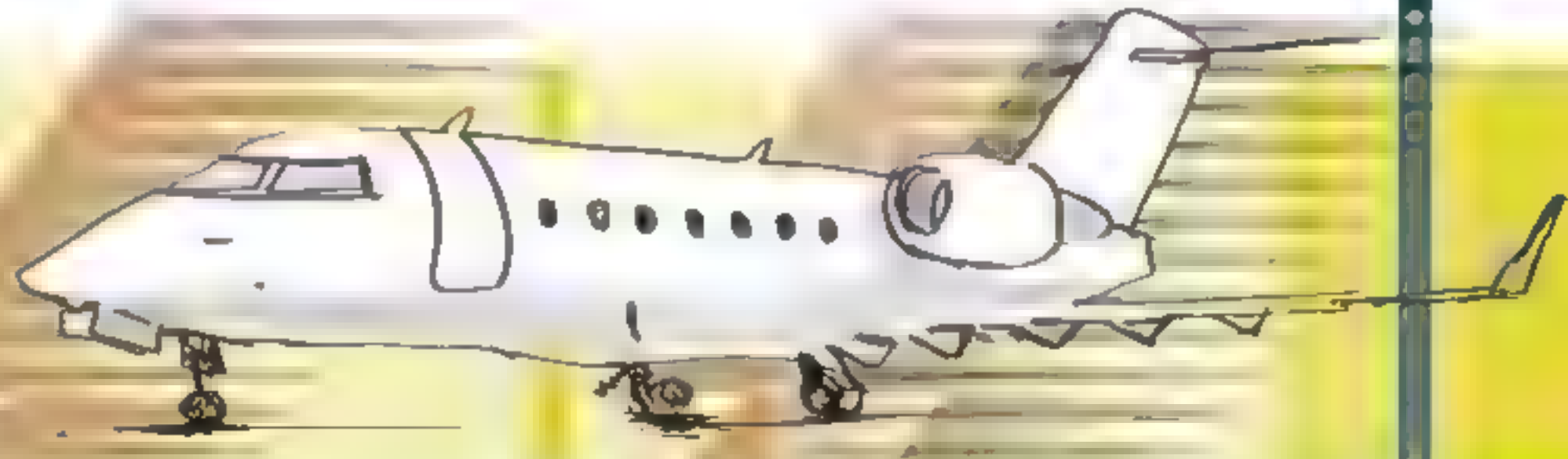
aero). Ben de saniye başına ödeme yapma ticari modelini öneriyorum. Böylece fanlar, sadece ne kadar izlediyse o kadar para ödeyecek. Herkes üçüncü turun sonunda izlemeyi bırakırsa, gelirler direkt olarak etkilenecek ve Christian Horner gibiler özel jetlerini satmak zorunda bile kalabilirler. Bu yüzden geçişler bir öncelik haline gelecek.

**4.** Oculus Rift. Twitter ve Instagram'ı unutun, F1'in ileri teknolojinin öncüsü olma zamanı geldi. Oculus Rift gibi 3 boyutlu sanal gözlüklerin gelmesiyle Max Verstappen'in yarış kaskından tüm yarış izlemek istiyorum. Canlı ve 3 boyutlu. Kulaklarım motor sesi ve WiFi bağlantısı giden bir çocuğu andıran çabuk sinirlenen sesiyle dolu olacak.

**5.** Son olarak, F1 fanlarının pilotlara daha yakın hissetmesi önemli. Şimdilerde bu adamlar PR çalışanları yüzünden şımarık bir milyoner ve fanlarından uzakmış gibi görünüyorlar. Bunu doğru bir şekilde konumlandırmak için Formula 1'in tamamen yeni bir dergi çıkarması gerek. Güzel, dinamik ve son derece iyi para verilen editörleriyle... Tüm pilotlara eşi görülmemiş erişim izni verilmeli. Dergiler pilotların günlük hayatını yansıtmalı. Autosport'un Hello ile buluşması gibi düşünün. Muhtemelen Daniel Ricciardo ütü yapacak, Nico Rosberg dişçide ve Lewis Hamilton mutfak masasının üzerinde gelen faturaların hesabını yapacak (eminim bunu yapıyordur).

Bunun için doğru editörü bulmaları gerek... Hımmmm. Bilmiyorum. Bence vizyonu ve beş maddeli planı olan biri olmalı...

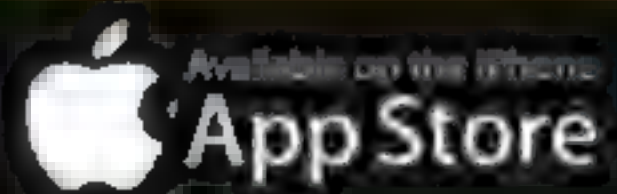
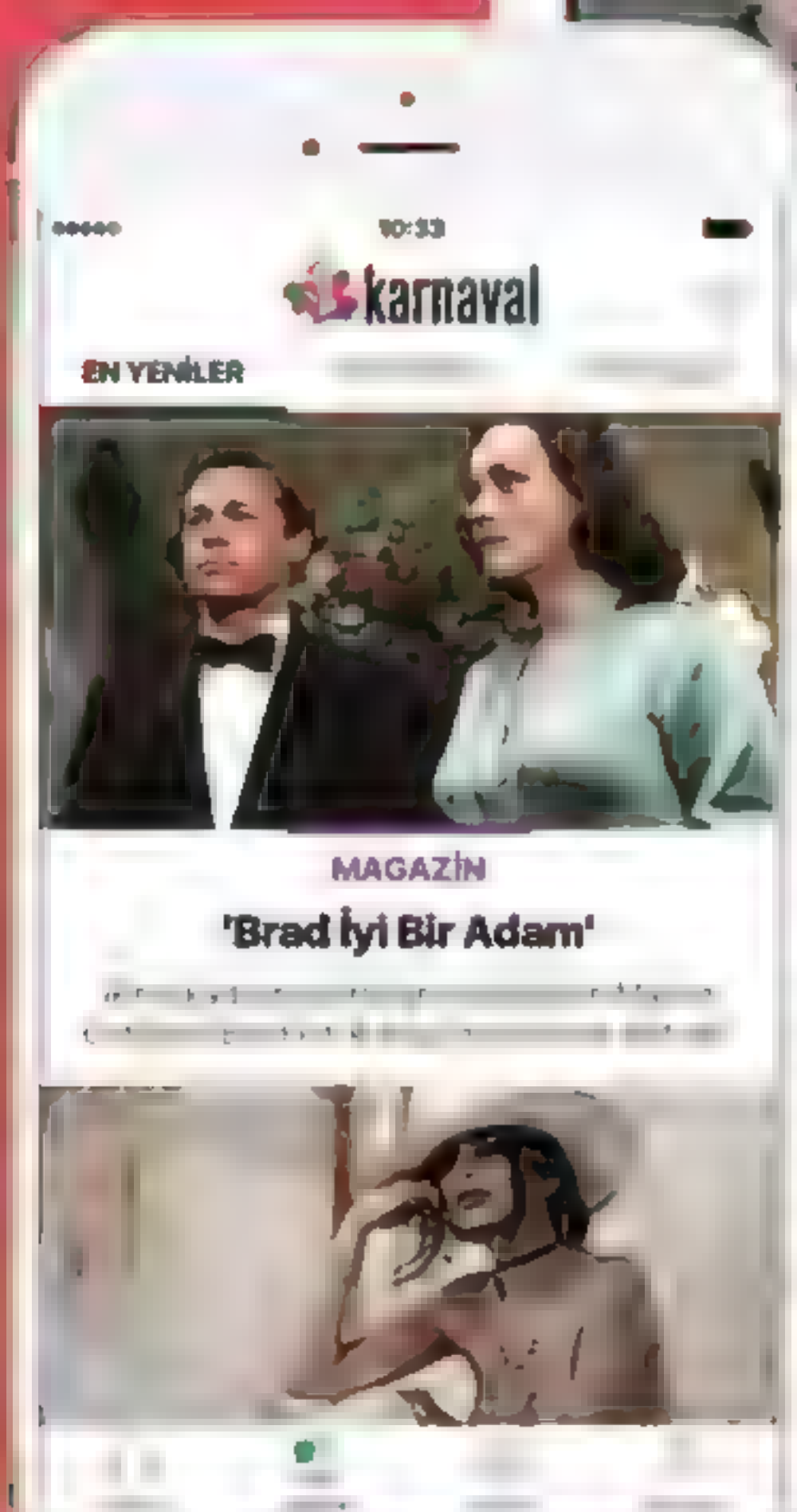
Editörümüz Mark yıllardan beri bu sayfalarda yazıyor. Ayrıca F1 dergisi çıkarmaya vakit bulamayacak kadar köşesiyle meşgul.





# ŞİMDİ EN YENİ HABERLER YENİLENEN KARNAVAL UYGULAMASINDA

ROZAYEAN EVANCILO VİBİCİ PULB HANCI  
HONORER KANONİK AYRILDI





# Jeep'le zirve keyfi

[illegible]

## Don't miss these





# Ferrari GTC4Lusso Türkiye'de

Ferrari'nin spor Grand Tourer konseptinin yaşadığı değişimi ortaya koyan yeni dört koltuklu modeli GTC4Lusso ülkemizde de satışa sunuldu.

**F**ERRARI'NIN FF MODELİYLE spor Grand Tourer konseptine dönüşünün ardından yeni nesil 4 koltuklu ve 4 tekerlekten çekişli yeni modeli Ferrari GTC4Lusso da ülkemiz yollarına çıkmaya başladı. 676 bin 500 Euro'luk anahtar teslim satış fiyatına sahip olan Ferrari GTC4Lusso olağanüstü bir motor gücü isteyen, ancak araç içi konforundan, sportif zarafetten ve kusursuz detaylandırmalardan taviz vermek istemeyen sürücüler için ideal bir kombinasyonu sunuyor. FerMas Şirket Müdürü Sinan Saip Bel konuyla ilgili olarak, "Yeni modelden ilk müşteri teslimatımızı yaptık, bir şanslı Ferrari müşterisi daha Türkiye'de GTC4Lusso sahibi olabilecek" dedi.

Adını; Enzo Ferrari'nin favorilerinden biri olan 330 GT ve zarafet ile yüksek performansı eşsiz bir şekilde birleştiren 250 GT Berlinetta Lusso gibi ünlü seleflerinden esinlenerek alan Ferrari GTC4Lusso, kendisine 'fastback' tarzı bir silüet veren son derece aerodinamik ve konik yapılı 'coupe' formu tasarıma sahip. GTC4Lusso dört yolcu ve geniş bagaj kısmı için başarılı bir alan ve konforu garanti eden yeterli bir iç hacminin yanında, tavan kıvrımının alçaltıldığı arka tasarımı aracın sportif ruhunu yansıtıyor. Ferrari'nin kendine özgü ikiz arka farları otomobilin arka kısmını süslerken, kaskı tekerlek yuvaları aracın atletik yapısını net biçimde ortaya koyuyor.



Ferrari GTC4Lusso'nun 12 silindirli motoru sürekli bir güç akışı sağlarken, 8.000 d/d'da 690 HP üretiyor. 2.6 kg/HP'lık güç-ağırlık oranı ve 13.5:1 sıkıştırma oranıyla Ferrari GTC4Lusso, kategorisinde yeni bir rekora da imza atıyor.

Ferrari GTC4Lusso, ilk defa arka tekerlekten yönlendirmeyle entegre edilen Ferrari patentli 4RM Evo dört çeker sistemi sayesinde her türlü yol koşulunda mükemmel çok yönlülük gösteriyor.

## Petrol Ofisi'nde kolaylıklar dönemi ÖDEGEÇ'le başlıyor

**A**RAÇTAN İNMEDEN pompa başında kredi kartıyla akaryakıt almayı sağlayan Öde Geç sistemi, "Kolaylıklar Dileriz" mottosu kapsamında yenilendi.

Akaryakıt ve madeni yağ sektörünün lideri Petrol Ofisi, istasyonlarında "Kolaylıklar Dileriz" mottosu ile yeni bir dönem başlatıyor. Müşteri odaklı hizmet anlayışı çerçevesinde ortaya çıkan "Kolaylıklar Dileriz" mottosu ile ilk olarak, akaryakıt alımında kolaylık sunan Öde Geç sistemi yenilendi. Petrol Ofisi'nin sadakat kart programı Positive Card bünyesinde kullanılan Öde Geç sistemi, sürücülerin araçtan inmeden kredi kartıyla akaryakıt almasını sağlarken aynı zamanda 2016 yılı sonuna kadar yapılacak benzin ve dizel ödemelerinde yüzde 3 indirim avantajı sunacak.

Petrol Ofisi, Öde Geç ile özellikle; yakıt alımını hızla ve konforlu bir şekilde yapmak isteyenlerin, çocuklarını araçta yalnız bırakmak istemeyenlerin hayatını kolaylaştıracak. Öde Geç sistemi ayrıca motosikletli sürücüler için de bir fırsat olacak. Motosiklet kullanıcıları eldiven ve kasklarını çıkarmadan akaryakıt alım işlemlerini gerçekleştirebilecekler.

Türkiye genelinde binden fazla Petrol Ofisi İstasyonu'nda geçerli olan Öde Geç sistemine katılmak isteyenlerin Positive Card'larını istedikleri bankanın Visa, Master Card ya da sanal kartlarıyla bir kere eşleştirmesi yeterli olacak. Tüm sürücüler detaylı işlem bilgilerini odegec.com.tr web sitesi ve "PO Nerede" uygulaması üzerinden alabilirler.



Petrol Ofisi, "Kolaylıklar Dileriz" mottosu kapsamında müşterilerinin hayatlarını kolaylaştıracak yeni hizmet ve farklılıkları geliştirmeye devam edecek.





## SsangYong XLV ve Korando Sports 4x4 zorlu yollarda tanıtıldı

Geçtiğimiz yıl B SUV segmentine 1.6 lt motor sahip ilk modeli olan Tivoli ile başarılı bir giriş yapan SsangYong yine bu yıl aynı platformda üretilen C SUV segmentinde yer alan XLV modeli ile satışlarına ivme kazandırmayı hedefliyor.

**TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRLÜĞÜ-**  
NÜ Şahsuvaroğlu Dış Ticaret'in yürüttüğü SsangYong'un, Şile Yolu Yeşilvadi Güsem eğitim merkezinde düzenlediği organizasyonda XLV ve Korando Sports 4x4 modelleriyle on road ve off road parkurlarında test sürüşü yapma fırsatını yakaladık.

XLV modelinde ince ama dinamik karakter çizgileri gövde boyunca ritmik bir

şekilde akıyor. Böylece "eXciting Lifestyle Vehicle" mottosu ile dünyaya lanse edilen XLV modeli, SUV sürüş keyfini heyecan verici bir yaşam tarzına dönüştürüyor.

1.6 CRDi (E-VGT) dizel motor ve 1.6 CVVT 16V DOHC benzinli motor seçenekleri ile pazara sunulan XLV modelinin her iki model seçeneğinde de düz ve otomatik vites seçenekleri bulunuyor.

Korando Sports modelinin hem 4x4 hem



← **1.6 CRDi (E-VGT) dizel motor ve 1.6 CVVT 16V DOHC benzinli motor seçenekleri ile pazara sunulan XLV modelinin her iki model seçeneğinde de düz ve otomatik vites seçenekleri bulunuyor**

de uzun kasa özelliklerine sahip modeli ile piyasadaki yerini koruyacağını da sinyallerini veriyor.

Korando Sports 4x4 2.0 CRDi (E-VGT) dizel motor ve 6 ileri düz vites seçeneği ile pazara sunuluyor. Korando Sports 4x4, iç hacimden ödün vermeden daha geniş bir kasa hacmi için, iç kasa boyu 345mm/34.5cm uzuyor. Korando Sports 4x4, arka helezon yaylı süspansiyon sistemi sayesinde otomobil konforunda sürüş deneyimi sağlıyor.



# Yeni yüz zengin donanım

B sedan segmenti için geliştirilen Peugeot 301 yenilendi. 301, artık güncel Peugeot modelleriyle aynı tasarım dilini bünyesinde barındırıyor.

**P**EUGEOT 301 güncel Peugeot modelleriyle aynı tasarım dilini bünyesinde barındırıyor. Dık konumlu radyatör ızgarası, govde ile aynı düzeyde bulunan farlar ve büyük bir tıztızlıkla uygulanan değışikliklerle yeni Peugeot 301 dinamik ve çekici bir görünüm sunarken markanın imzası niteliğinde olan LED farlar bünyesinde barındırdığı teknolojiyi gözler önüne seriyor.

Teknolojik gelişim iç mekanda da devam ediyor. 7 inç büyüklüğündeki dokunmatik

ekran söz konusu teknolojik değışimin en önemli yansımalarından biri. Kapasitif teknoloji sayesinde hassas ve hızlı çalışan ünite geri görüş kamerasının görüntüsü kadar 3D TomTom navigasyon sisteminin haritasını da gösteriyor. Android Auto®, Apple Carplay™ destekli Mirror Screen özelliği sayesinde akıllı telefon içeriğini de gösteren dokunmatik ekran bu sınıftaki nadir özelliklerden biri olarak öne çıkıyor.

Yeni Peugeot 301'in dinamik şasisi ileri tek-

nolojinin nimetlerinden yararlanan modern motorlarla destekleniyor. Markanın dünya çapında 1 milyon adedin üzerinde modelinde kullanılan 3 silindirlı PureTech motoru yeni Peugeot 301'de de kullanıma sunuluyor. Quickshift teknolojisiyle yeni nesil EAT6 Tam Otomatik şanzıman 115 HP gücündeki 1.6L VTı motor ile ürün gamına dahil olurken 100 HP gücündeki 1.6L BlueHDi dizel motor ise sürüş konforuyla yakıt ekonomisini aynı potada eritiyor.



## iFleet uygulaması güncellendi

**O**PERASYONEL FİLO KİRALAMANIN öncu ismlerinden Fleetcorp, sektörün ilk mobil uygulaması olma özelliğini taşıyan "iFleet" uygulamasını güncelledi.

Araçların yolda oldukları süre boyunca ihtiyaç duyacakları 7/24 yol yardım hizmetlerini cep telefonuna getiren uygulama, yeni özelliklerle zenginleştirilerek çok daha faydalı hale getirildi. Müşterilerine sunduğu hizmet kalitesiyle fark yaratan Fleetcorp, güncellediği iFleet uygulaması ile müşterilerine büyük avantajlar sunuyor.

Cepten, tek tuşla yol yardım hizmeti...

Kullanıcı iFleet uygulaması sayesinde arıza, kaza, hırsızlık bildirimi, lastik talebi, anahtar işlemleri, ikame araç işlemleri ile ilgili talebini doğrudan Fleetcorp'a iletebiliyor. Talep butonuna basıldığında kullanıcının lokasyonu belirleniyor

Nokta atışı ile adres tarifiye gerek kalmaksızın lokasyon tespit edilerek, en kısa sürede gerekli hizmet ulaştırılıyor.

Acil çağrı butonu ile doğrudan arama...

Fleetcorp müşterileri, iFleet uygulaması ile ihtiyaç duydukları polis, ambulans, itfaiye, trafik, jandarma vb. telefonları doğrudan arayabiliyor. Ayrıca gerekli durumlarda mobil sitede yer alan bölüme yönlendirilerek, kendisine en yakın yetkili servisi öğrenebiliyor.

Çevrenizde ne varsa iFleet'ten öğrenin...

iFleet uygulaması, sürücülere yolda ihtiyaç duyabilecekleri konaklama, günlük araç kiralama gibi ek hizmetler konusunda da telefonda danışmanlık hizmeti gerçekleştiriyor. Sürücünün bulunduğu lokasyon bazında etrafında yer alan, benzın istasyonu, otopark, ATM, banka şubesi

vb. alanların bilgilerini sürücülerle paylaşıyor. Yeni özelliklerle hizmet kalitesi yükseldi...

Güncellenen iFleet uygulamasında, servis talebiniz için artık il, ilçe, tarih ve saat aralığı da seçilebiliyor. Kaza bildiriminde kaza anına ait görüntüleri paylaşma imkanı sunuluyor. Su ve elektrik tesisatı, cam onarımı ve çilingir gibi konut hizmetlerinde 40 TL'ye kadar onarımlarda destek sağlanıyor.







# savas m

## TYPE R





# B

**BU, CIVIC MODELİ İÇİN BİR ZİRVE.** Honda, 10. jenerasyon aile otomobilinin tüm özelliklerini kullandı; üç global gövde tasarımını tek bir ekip yaptı. Geliştirme programı açısından şirketin tüm Ar&Ge kaynaklarının üçte birini kullanarak Honda tarihinde bir ilk oldu. Standart benzinli ve dizel modeller, showroom'lara gelmeden önce, Honda bizi Civic'in zirvesine hazırlıyor. Yani Type R.

Performans prototipi önce Nürburgring Nordschleife'de test edildi. Burada mevcut FK2 Type R, 2014'te hızlı hatchback rekoru kırmıştı. Daha sonra İspanya'da sıcak hava dayanıklılık testlerinde ortaya çıktı. Kısa bir süre önce yöneticiler ise Paris'te bir konseptin örtüsünü kaldırdılar. Gizemli bir şekilde firma detay bilgileri vermekten kaçındı. Fakat CAR, şu ana kadarki en iyi Type R'in izini takip etti ve buradaki detaylara ulaştı.

Gelecek yıl, Honda'nın Type R performans markasının 25. yılını temsil ediyor. Beşinci jenerasyon hızlı Civic ise bu dönem içerisinde ortaya çıkacak. Honda Avrupa'nın şef operasyon sorumlusu Katsushi Inoue de, Civic'in piyasaya çıkması konusunu açtığında bu hassas zamanlamayı işaret etti. Hatta gülerek "Type R'i sormak istiyorsunuz" dedi. "Bunun üzerine düşünüyoruz. Elbette mevcut modelin yaşam döngüsü meselesi var."

Ben de "Fakat bir prototip gördük" diye ısrar ettim. Daha fazla kıkırdamayla; "Pek fazla beklemeyeceksiniz..." dedi. Paris konseptini göstererek Honda 2017'nin ikinci yarısında satışlara başlayacağını da itiraf etti. Son NSX'in ve 2010'dan beri satılan beş yıllık Type R'in durgun satışlarına karşın güven verici haberler geldi.

Konsept ve prototip, Type R'in doğru yolda gittiğini gösteriyor. Baş tasarımcı Daisuke Tsutsumori, bu en 'ateşli' Civic'in agresif görünüşünün fonksiyonellikle oluşturulduğunu söylüyor: "Ona savaş makinesi diyorum. Savaş uçaklarından ilham aldık." Fakat

Son Civic Type R, kusurlu bir paketten en iyisini çıkarmıştı. Sıradaki model, teknolojiyle dolu 10. jenerasyon Civic etrafında şekilleniyor. Elde ettiğimiz kanıtlar ise, Honda'nın bu durumu gerçekten telafi ettiğini gösteriyor.

# makinesi

# NİZİNDE



bu özel sos, otomobilin altında yatıyor. Teknik gelişimler yeni jenerasyon Type R konusunda bizi çok ama çok heyecanlandırdı. Bir mühendislik felsefesiyle başlıyor: Her şey, yeni Civic'in harika bir sürüşe sahip olacak şekilde planlandı. Tüm bu projenin şef mühendisi olan Mitsuru Kariya, bize "En dikkat çeken özellikleri her zaman dinamik performansı ve otomobilin sürüşünün nasıl hissettirdiği olacak" dedi.

10. jenerasyon Civic yeni bir mimariye sahip; daha hafif, daha sıkı ve 10 mm daha alçak ağırlık merkezi var. Burulmaya karşı yüzde 52 oranında daha fazla dirençli olması, daha büyük kaynak noktaları ve daha güçlü bağlantılarla gerçekleşmiş. Ayrıca bunun için önce gövdenin dış çerçevesi yerleştiriliyor ve sonrada in parçalar ve çerçeveler ekleniyor. Sağlam yapısına karşın, önceki modelin gövde çerçevesine göre 16 kg daha hafif.

Rijit platform, sağlam süspansiyon bağlantılarına sahip ve böylece daha dinamik ve hassas yol tutuş için ayarlamalara izin veriyor. Civic, önde MacPherson yapıya sahip ve her iki taraftaki hidrolik burçlar gürültü ve vibrasyonu azaltıyor; oysa bu dokuzu-

ncu jenerasyon Civic'in aşıl tendonuydu. Arkada da önemli bir gelişim var: Civic nihayet çok noktalı bağımsız süspansiyona geçiş yaptı; aynen daha yüksek performanslı rakipleri Audi A3 ve VW Golf versiyonları gibi. Kariya-san ayrıca şunu da ekliyor: "A3 gerçekten dinamik. Onu büyük bir rahatlıkla çok hızlı kullanabiliyorsunuz. Bu sürüş performansı bizim de ulaşmak istediğimiz referans noktası oldu."

"Burulma kirişlerinin limitine gelmiştik. Bağımsız süspansiyonlarla sürüş konforu ve yol tutuş arttı. Arka süspansiyonların yüksek hassasiyete sahip olmasıyla daha fazla denge ve daha yüksek viraj hızları elde edebildik."

Tüm bunlar yeni Type R için kulağa hoş geliyor. Sport versiyonu adaptif amortisörlere sahip olabilir; Type R ise kesinlikle bununla gelecek. Bu da 'kaya gibi sert' ayarlar ve bugünün 'sert yeri' gibi modlardan daha fazlasını elde etmemizi sağlayacak. Tsutamori'nin de onayladığına göre bu yeni hatchback'in gövdesi daha alçak olacak.

30 mm daha geniş platformu, dengeyi artırmak için ▶

#### Güçlü ve manuel

Type R, mevcut aracın 2.0 litre dört silindrlı VTEC ünitesini koruyor. Bugünkü haliyle 306 bg ve 400 Nm tork üretiyor. Şimdilik çift kavramalı vites kutusu haberleri yok, yani altı kademeli manuel duruyor. Type R'in efsanevi vites geçişleri yaşamaya devam ediyor

#### Subaru tarzı hava girişleri

Turbo besleme, Type R'in güç hedeflerine ulaşması için kilit nokta. Bu yüzden soğutma konusu da çok kritik. Ama acaba önceki tek salyangozlu turbo yerini çift sıralı kademeli turbolara bırakır mı?

#### Harika Japon frenleri

Büyük hava girişleri, 20 inç jantlar bulunan çamurlukların arkasında yer alıyor. Böylece tekerleklerdeki sıcak hava atılıyor ve Brembo frenleri soğutuluyor. Dört pistonlu kaliperler, delikli ve hava kanalı diskler tercih edildi







↑  
**Honda Avrupa'dan Katsushi Inoue:**  
"Yeni bir Type R düşünüyoruz." Çok açıklar



←  
**Silah tarzı çıkıntılar savaş uçaklarından esinlenerek yapılmış. Bakalım rakiplerin radarlarından kaçabilecek mi?**

**Dört çeker sürüşlü değil**

Focus RS den sonra herkesin kafasında dört çeker hakkında soru işaretleri oluştu, ama Civic Type R da öyle bir durum yok henüz. Şef mühendis, "Bu hiçbir zaman seçenekler arasında olmadı. Amerika'da bile buna büyük bir talep yok" diyor. Açıkçası biz de dört çeker büyük bir merakla beklemiyorduk

**Kirişler gitti, çok bağlantılı süspansiyon geldi**

Önceki Type R in burulma kirişi çıkarıldı ve yerine Audi'nin A3'u gibi çok bağlantılı bağımsız süspansiyon yerleştirildi. Mühendisler bunun "daha fazla denge ve daha yüksek viraj hızları" getirdiğini ifade ediyor







#### Bana hızı göster

Yeni TFT göstergeler, önceki analog göstergeler alıyor. Type R, eski otomobilin akıcı göstergelerine gönderme yapıyor ve rahat okunmasıyla dikkat çekiyor. Ayrıca Type R direksiyonu da iki tonlu çizimden yapılmış.

#### Kahramanın dönüşü

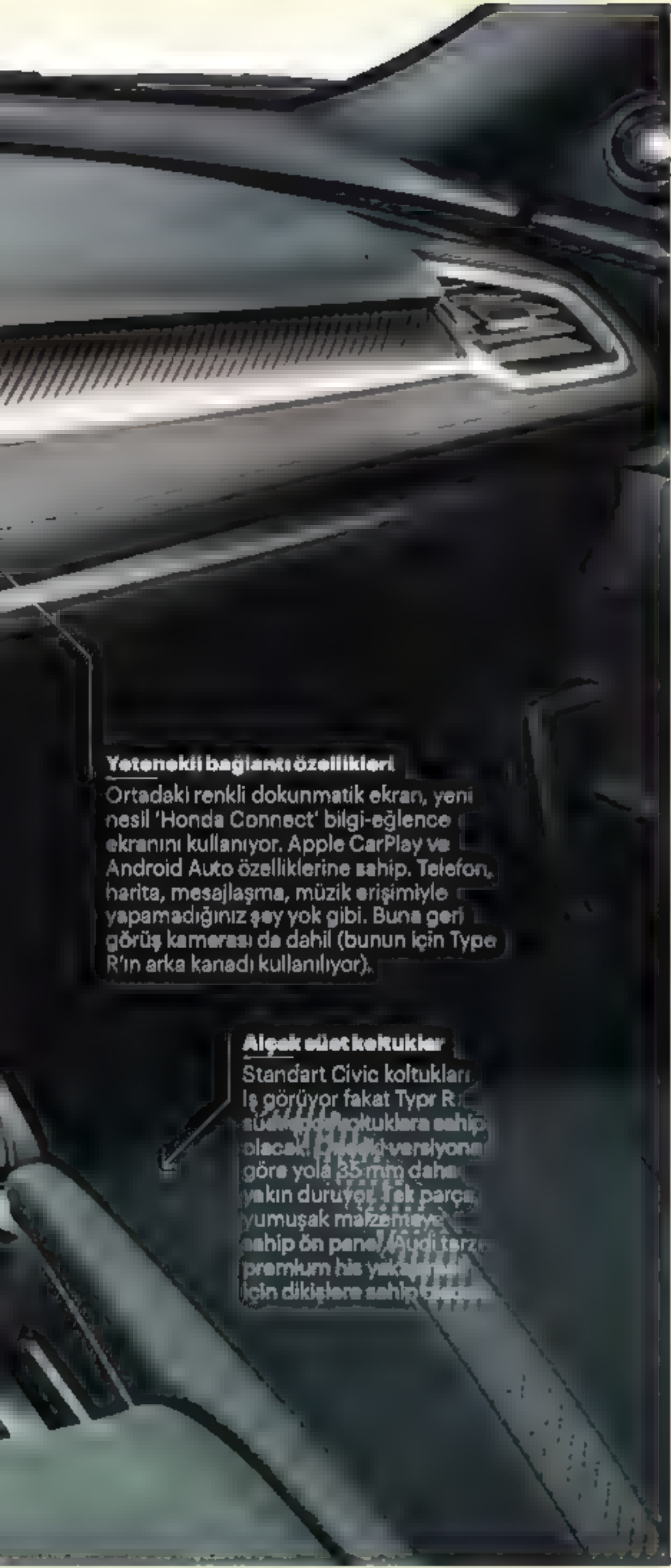
Vites geçişleri, son Civic'de yükseğe yerleştirilmesiyle daha yavaş yapıyordu. Şimdi ise artık bu kahraman geleneksel yerinde kullanılmayı bekliyor. El freni ise, elektrikli olarak yapıldı.

## 10. jenerasyon Civic: Type R'in kaynağı olan otomobil



**YENİ TYPE R'İN** ne kadar iyi olacağı konusunda guze kanıtlar e de etmem zi sağlayan standart 2017 mode Civic de şaşırtıcı bir tutkuya sahip. Önem i bir dinamik gençleştirmeye gıdıdı Honda'nın genç ve istekl hedef kit es n n ist ed ğı gibi bir otomob l elde ett ler. Tasiaktan it baren platformun mühendisli ğı nı yapt lar. Daha hafif ve daha rijit (önceki ne göre k kat) bir gövde yapmak için uğraş verdiler. Referans noktası olarak sürüş, yol tutuş, d'reksiyon ve yalıtım konusunda premium hatchback rakip eri kullanıldı.





#### Yetenekli bağlantı özellikleri

Ortadaki renkli dokunmatik ekran, yeni nesil 'Honda Connect' bilgi-eğlence ekranını kullanıyor. Apple CarPlay ve Android Auto özelliklerine sahip. Telefon, harita, mesajlaşma, müzik erişimiyle yapamadığınız şey yok gibi. Buna geri görüş kamerası da dahil (bunun için Type R'in arka kanadı kullanılıyor).

#### Alçak alet kokuklar

Standart Civic koltukları iş görüyor fakat Type R sürüş pozisyonuna sahip olacak. Bu versiyona göre yola 35 mm daha yakın duruyor. Tek parça yumuşak malzemeyle sahip ön panel, Audi tarzı premium his yakarmak için dikizlere sahip.

Otomobil 10 mm daha alçak ağırlık merkezine ve daha alçak, daha sportif sürüş pozisyonuna sahip. Arkadaki çok noktalı suspansiyon da, yol tutuş ve sürüş konforunu artırarak önemli bir değişiklik getirdi. 10. jenerasyon Civic öncesine göre daha uzun, daha geniş ve daha alçak. Ayrıca gövde hatları ve şişkin çamurluklarıyla da dikkat çekiyor. Honda ise, "Bu, herkes için bir otomobil. Dünya için bir otomobil" diyor. Ama büyük annelere pek uygun görünmüyor.



**Mühendis Mitsuru Kariya** arkadan itişli otomobil tutkunu değil

genişletilmiş iz açıklığına sahip. Ayrıca 20 inç jantların üzerinde Continental Sport Contact 6 lastik yer alıyordu.

Daha büyük çamurluklar, daha geniş ön iz açıklığı Type R'in gücüyle baş edebilmek için tasarlanmış. Hava kanalları tekerleklerin arkasından sıcak havayı atıyor. Brembo frenleri en az dört kalipere sahip ve büyük delikleriyle hava kanalları var. Bu da önemli bir soğutma sağlayacaktır. Revize edilmiş gövdesi birçok fonksiyonu barındırıyor. Tsutamori-san'ın da söylediği gibi dinamik performans arayışıyla bu karoseri elde etmişler. Bu yeni

jenerasyon Type R'da kaput havalandırması var ve intercooler'in soğuk biçimde çalışmasını sağlıyor. Evet doğru, yeni hiper hatchback aşırı beslemeli olmaya devam edecek.

Tüm benzinli Civic'ler (127 bg 1.0 litre üç silindir ve 179 bg 1.5 litre dört silindir) turbo ve VTEC değişken supap zamanlamasına sahip olacak. En üst düzey modeli de böyle. Mitsuru Kariya, "Yeni Type R için mevcut olan 2.0 litre turbo motoru tercih ediyoruz" diye onaylıyor. Bu mantıklı: Yüksek performanslı yeni bir motoru sadece birkaç yılda çöpe atmak, Elton John gibi musrflık yapmaya benzerdi.

Bugünün Type R'ı olan 2.0 litre VTEC ünite, 6500 d/dak'da 306 bg üretiyor; maksimum torku ise 2500 d/dak'da 400 Nm. Elbette FNz Civic Type R'in atmosferik motorlu torkunun iki katına ulaşmıştı. Fakat yolda FKz hala gecikme yaşıyor ve 3000 d/dak'a kadar cansız hissettiriyordu. Acaba önceki tek salyangozlu turbo yerini çift sıralı kademeli turbolara bırakır mı? Kariya-san benim soruma gülüyor ve tercümana Japonca detaylı bilgiler aktarıyor. Çevirisi ise şu şekildeydi: "Tüm söyleyebileceğimiz Type R'in kullanımının kolay olması ama aynı zaman güçlü bir motora sahip olması. Geri kalanını sizin hayal gücünüze bırakıyorum."

Şüphesiz güç, bugünün sihirli manuel altı ileri vites kutusuyla ve yakın oranlarıyla güzelce aktarılacaktır. Şu anda Civic için çift kavramalı vites kutusu belirtileri yok. Açıklanan otomatik opsiyonu CVT ama mühendis Kariya, düşük devirlerde de iyi tepkiler verecek şekilde ayarlandığını söylüyor. Doğrusu meraklı sürücüler her zaman Honda motorunun yüksek devirlere ulaşmasını isterler; her ne kadar son Type R'in devir limiti 8400 d/dak olsa da bu çok önemli.

Şimdi büyük soruyu sorma vakti: Ford'un 345 bg ve 470 Nm tork üreten Focus RS modeli dört çeker sürüşe geçti. Acaba bugünün hızlı hatchbacklerinin böyle olması mı gerekiyor? Audi ve Mercedes-AMG bu fıkre katılıyor; 400 bg bariyerini aşmak için buna güvendiler.





Daha önce de söylediğim gibi Kariya-san yine kıkırdıyor. Kelimeleri dikkatle seçerek "Bir hayli kuvvetli ve ekstrem olacak" diyor. "Çok ekstrem mi?" diye soruyorum. "Evet, biraz" diye yanıt veriyor.

Honda Avrupa başkanı Katsushi Inoue'ye dört çeker sürüş hakkında düşündüklerini sordum. "Çok fazla rakipte bu var! Ama Type R mücadelecisi olmalı. Bizim hatchbacklerimiz de bu konuda kötü değil, değil mi?" diyerek güldü. "Onları performansımızla yakalayacağız."

Yani Honda, Focus RS seviyesinde güce mi sahip olacak? Inoue-san şöyle yanıtladı: "Genel sürülebilirliğe odaklanıyoruz. Gelecek jenerasyon Type R'in prototipini kullandım. Daha fazla güce ihtiyacımız var mı? Showroomlarda havalı görünmesini sağlayacaktır ama gerçek sürücüler, kullanımı daha iyi bir araç isteyecektir. Type R'in verdiği hisle de gurur duyuyoruz."

Buna göre gelecek Type R'in bugünkü araçtan daha fazla güce sahip olması beklenmiyor; 5.7 saniyelik 0-100 km/s hızlanması da yeterli. Dört çeker sürüş daha çabuk hızlanmasını sağlayabilirdi fakat Mitsuru Kariya bu konuda net açıklamalar yapıyor: "Dört çeker sürüş hiçbir zaman opsiyon olmadı ve platform tasarında da söz konusu değildi. Amerikan pazarında bile dört çeker sürüşe büyük bir talep yok." Görünüşe göre sınırlı kaydirmalı diferansiyel, ön taraftaki gücü kontrol ederek çekişe yardımcı olacak.

Lastiklerin yere basmasını sağlamak için bir dizi aerodinamik destek de yer alıyor. Büyük arka kanat dururken, Honda Type R bir yana standart aracın da gövde altını mümkün olduğu kadar düz yapmaya çalışarak yere basma gücü yakalamayı hedefledi. Baş tasarımcı Tsutomori, aero kitin viraj hızlarını artırmaya odaklandığını söylüyor: "Yere basma gücüne, sürüklenme etkisinden daha çok dikkat gösterdik." Ortadaki üçlü egzoz çıkışı, Ferrari'nin F40 ve 458 modellerini anımsatıyor. Bu sayede dört silindirli turbo motorun mümkün olduğu kadar akıcı sesler çıkarması sağlanıyor. 2.0 litre motor, Amerika'dan Civic'in Swindon'daki üretim tesisine gönderiliyor. Hızlı hatchback modelinin yanı sıra, hatchback, sedan ve coupe de aynı üretim hattından çıkıyor.

Konseptin karbonfiber dış tasarımı bir kaplama olsa da, içeride kompozit malzemeler kullanılıyor. Kokpitin üzeri de örtülü. Sürücü kabını bugünün Type R'in sandalye gibi koltuğa sahip olmasına neden oluyor, yeni jenerasyon Civic bu konuda çok iyi. Alçakta oturuyorsunuz ve tam olarak göstergeler ve ▶

## Markanın ve Type R'in yükselişi

Bir alt markanın performans modeli, 25 yaşına ulaştı. Type R bu dönemde büyük bir kıtne yakaladı.



1989

İlk Type R'n gelmesine daha yıllar var ama 1990'da Honda NSX ile birlikte performans konusunda ciddi eşmeye başladı. 6 yıllık gelştirmek ve Ayrton Senna'nın katkılarıyla bile bu çalışmanın devamının gelmesi istendi. Panlar hızlı bir hatchback üzerineydi.

1990

1992

1992

Pist özel kriter taşıyan araç. Japon pazarında NSX Type R olarak çıktı. 120 kg hafılemiş ve şasisi ile süspansyonlar daha sıkı hale getirilmişti. Özel olarak yapılan ayarlarıyla birlikte oldukça dikkat çekti.





1995

DC2 Integra Type R şu ana kadar üretilmiş en ekstrem önden çekişli araçlardan birisidir. 189 bg üreten 1.8 VTEC motoru, güçlendirilmiş gövdeye, sınırlı kaydırmalı diferansiyel ve sert süspansiyonlara sahipti. Yanış otomobili parçaların yolda kullanılmıştı. Direksiyon ve frenleme hassasiyeti mükemmeldi; devir enmesi ise efsaneviydi.



1998

Sadece bir yıl sonra Type R markası sivil eşti. Aynı bir nevi. Avrupa pazarı, sınırlı kaydırmalı diferansiyel ve 8000 d/dak'a çıkan 2.2 litre VTEC motoruyla hızlı Accord'a kavuştu. Yine de yaşlılar 4000 d/dak'ın ötesini geçmemeyi tercih ettiler.

2006

Otomotiv dünyasında beş yıllık boşluğun ardından Honda'nın bölgesel birimleri yollarını ayırdı. Kendi pazarı için dört kapılı ve 8400 d/dak da 222 bg üreten FD2 Civic çıkarıldı. Ayrıca büyük arka kanadı ve kritik biçimde bağımsız süspansiyonu vardı.



2011

K20 motoruna son bir saygı göstergesi olarak Mugen'in üzerinde çalıştığı Civic Type R'lar geldi. 2.2 litrelik motoru ve 256 bg gücü vardı. Vahşi, nadir ve çok pahalıydı (yenisı 40 bin sterlin'di). En vahşi Type R'lerden biriydi.



1994

1996

1998

2000

2002

2004

2006

2008

2010

2012

2014

2016

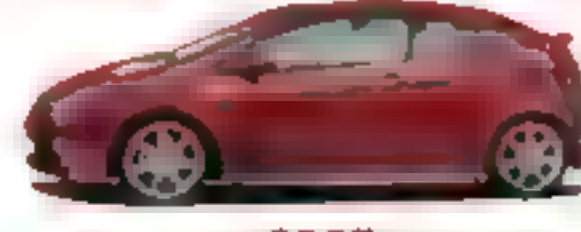
1997

Başarılı ama sınırlı sayıda üretilen Integra, Civic Type R'in üretimini onunun açtı. Küçük ama son derece güçlü 1.6 VTEC motoru 182 bg ürettiyordu. Ağırlığı da azaltmıştı. Çok geçmeden ikon otomobillerden biri haline geldi.



2001

Suzuka, Britanya yapımı EP3 Civic Type R için Swindon ile buluştu. Bu hala gelmiş geçmiş en iyi Type R Civic olarak değerlendiriliyor. K20 VTEC ünitesi bitmek bilmeyen devirlenmesi ve yüksekteki vites ko'uyla çığ gibi bir deneyim sunuyor. Şasi yanlamaya müsaitti.



2007

Üçüncü jenerasyon Civic Type R'in Avrupa versiyonunun çıkmasından bir yıl sonra, daha fazla güçle sahip, daha büyük kalçalı ve daha ucuz, ama daha az hassasiyete sahip burulmuş kırışlı model geldi. Geniş bir çenesi vardı. Yol tutuş hassasiyetinin tamamı öndeydi ve yeterince ayarlanabilir değildi. Daha fazla güç ihtiyacı duyuyordu.



2015

Honda, Fukushima sonrası yaşanan global yavaşlamayla bir uyku dönemine girse de, FK2'nin üretimini gerçekleştirdi. İlk turbo beslemeli Type R ve 300 bg üzeri model oldu. Sıkıydı, çığlıcıydı ve arka tarafı kaydırmayı seviyordu. Vahşi bir görünümü ve eğlenceli bir sürüşü vardı.





**Civic nihayet çok  
noktalı bağımsız  
süspansiyona  
geçiş yaptı**







## Nürburg ve rekor hakkını alma savaşı

Nordschleife önden çekişli tur rekoru gerçekten önemli mi? Bu otomobiller fark yaratmak istedi

diğer unsurlar elinizin altında. Civic'in yakıt deposu ön koltuğun altındaydı, bu sayede arka koltuklar katlanarak ekstra bagaj hacmi sağlıyordu. Herhalde bu Nurburgring'de dolaşırken sakı taşıyabileceğiniz tek otomobil. Her neyse, depo arka koltukların altına alınmış ve tavan çizgisi 20 mm alçalmış.

Eski Civic'in kabınındeki bazı gariplikler ortadan kaldırılmış. Yeniden konumlandırılan dijital ekran, TFT panele sahip. Direksiyondan kumanda ederek farklı verileri takip edebiliyorsunuz. Aynı zamanda ortada bir dokunmatik ekran, kayan dirseklik, bardaklık ve derin bir eşya gözü var. Burada kablosuz telefon şarj özelliği de yer alıyor. Apple CarPlay ve Android Auto standart. Ağırlık dağılımı ise Ring için daha iyi hale getirilmiş. 478 litrelik bagaj hacmi sınıfının en büyüğü. Her ne kadar roket gibi hızlı bir hatchback olsa da, bagajda garip bir özellik de var. Bagajın zemini akıllıca tasarlanmış; 90 derece dönebiliyor ve böylece bagajın yarsını kullanıyorsunuz veya tamamen çıkarılabiliyor.

Bu kadar pratiklik anlatmak yeter. 2017 Type R, heyecan verici ve çekici bir otomobil. Avrupa başkanı Inoue-san, "10. jenerasyonla genç müşterileri yeniden kazanmak istiyoruz.



**Renaultsport Megane Trophy 265**  
8 dak 7.97 sn  
Haziran 2011

Ring'de bir Honda NSX R'dan daha hızlıydı. Tüm zamanların en iyi hızlı hatchback'i olarak gösterilen 265'in tur rekoru üç boyunca aynı kaldı. Ondan önce kimde miydi? Bir başka sert Megane olan plastik camlı R26R'dı

**Seat Leon Cupra 280**  
7 dak 58.44 sn  
Mart 2014

Elektronik olarak kontrol edilen diferansiyeli ve 276 bg. Seat'in Renault'nun rekorunu 10 saniye geride bırakmasını sağladı. WTCC pilotu Jordi Gené bu işin ustesinden geldi. ABS sistemini de (yı) bir biçimde kullandı.



**Renaultsport Megane 275 Trophy-R**  
7 dak 54.36 sn  
Mayıs 2014

Renault, elmas şekilli buruna sahip otomobilini daha fazla zorladı. Koltuksuz, kıvrımsız ve yalıtımsız olarak piste çıkardı. Trophy-R en kullanışsızdı ama en heyecanlı hızlı hatchbacklerin başında geliyordu.

**Honda Civic Type R (FK2)**  
7 dak 50.63 sn  
Mayıs 2014

Tüm 'üretim versiyonu' otomobillerin tur zamanı gibi bunda da tartışmalar yaşandı. Honda üretimi öncesi prototip bir Civic Type R kullandı. Takla barının ağırlık dezavantajı, klima ve arka koltuklar atarak ortadan kopardılar.



**VW Golf GTI Clubsport S**  
7 dak 49.21 sn  
Nisan 2016

Type R'in düz sok hızını yakalayamasa da, super Golf doğal yol tutuşu, akıllı amortisörleri ve sürücüsü Benny Leuchter'in kerpleri ustaca kullanmasıyla virajlarda kaybettığı zamanı aldı.

Genel olarak dünya çapında müşterilerimiz giderek yaşılanıyor. Bu sportif görünüm, gençleri etkileyecektir" diyor. Ayrıca bu yeni jenerasyon ile Kariya'nın Ar&Ge takımı işleri yoluna sokarak, satışları artırmayı başaracak gibi görünüyor.

Nurburgring'de Civic sıra dışı başka bir performans sergileyecektir. FK2 Type R, 7 dakika 50.63 saniyelik derece elde etmişti, şu anki şampiyon Golf Clubsport S 1.42 saniye daha hızlıydı. Inoue-san biraz düşünüp bu konuyu yanıtlıyor: "Oh evet! Bunu size söyleyemem. Mevcut Type R en hızlı tur rekorunu almıştı, ama şimdi onu Golf elde etti. Bundan mutlu değilim; ikinci olmaktan mutlu değilim. Size sadece bunu söyleyebilirim."



# DEVTEST

Aston Martin  
DB11

KS16 WVE



# 11 SAAT

911, uzun zamandır spor otomobil dünyasını şekillendiriyor ama artık Aston Martin'in kendi 11'i yani yeni DB11'i geldi. Bakalım diğer Avrupalı rakipleri karşısında ne yapacak?



Mercedes-AMG  
S63

Porsche 911  
Turbo S







“60’lı yıllardan ışınlanmış  
olsanız bile bunun tam olarak  
bir Aston Martin olduğunu  
hemen anlayabilirsiniz”





Ama önce Aston'dan başlayalım. DB11 genel olarak büyük hissettirse de, arka koltukları yetişkinler için hala dar. Alçakta ve oldukça geride oturuyorsunuz. Orta konsol sebebiyle de uzun kaputu göremiyorsunuz. Çift camlı kapının çerçeveleri çok dar ve kafam buraya ancak sığıyor. Ön cam oldukça açılı ve bu sayede ince güneşlikler neredeyse camın tamamını kapatabiliyor.

Eski usul Aston işçiliği, Mercedes'in elektronik mimarisi sayesinde artık taze teknolojiyle yan yana duruyor. Doner düğme ve dokunmatik ekran direkt olarak S63 Coupe'den taşınmış. Bu da sezgisel ve hızlı tepki veren eğlence-bilgi ekranına sahip olacaksınız anlamına geliyor. Artık böylesine pahalı bir GT'de 3-serisi'nin bile geride bıraktığı bir sistemi kabullenmek zorunda değilsiniz.

Dijital devir saati, çalıştırma düğmesine bastığınızda ve V12'yi ateşlediğinizle hareketlenmeye başlıyor. Egzozdan kalın sesli patlamalar geliyor.

Anında, Ford yapımı yeni 5.2 litre V12'nin DB9'unkinden çok daha haşmetli olduğunu fark ediyorsunuz. Hatta eski ürün gamının en üstündeki Vanquish'in atmosferik 6.0 litre V12'sinden de daha vahşi. DB9'un 4500 d/dak'a kadar 620 Nm tork vermesini beklerken artık DB11, 1500 d/dak'dan itibaren verdiği 700 Nm tork ile son derece enerjik hissettiriyor.

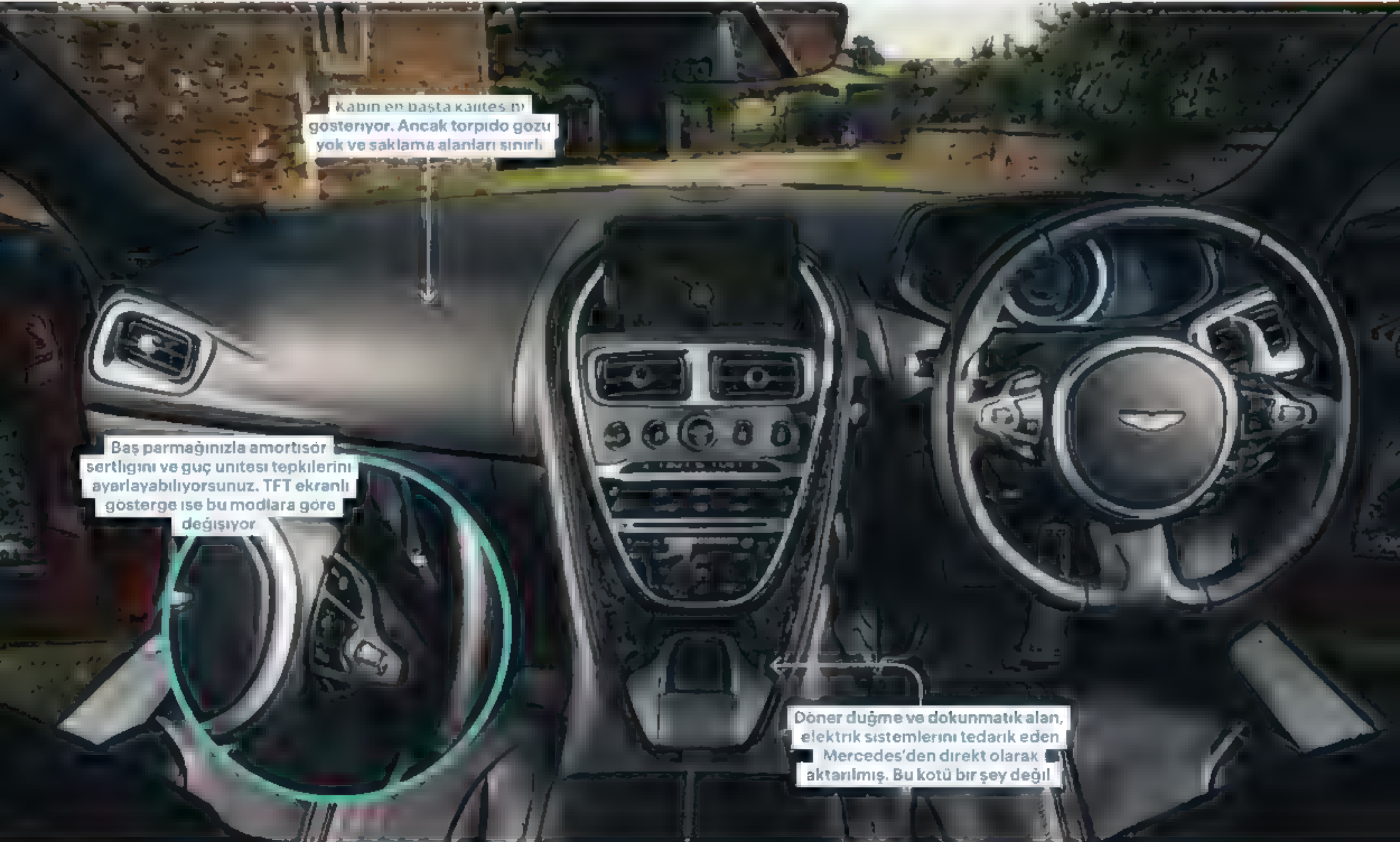
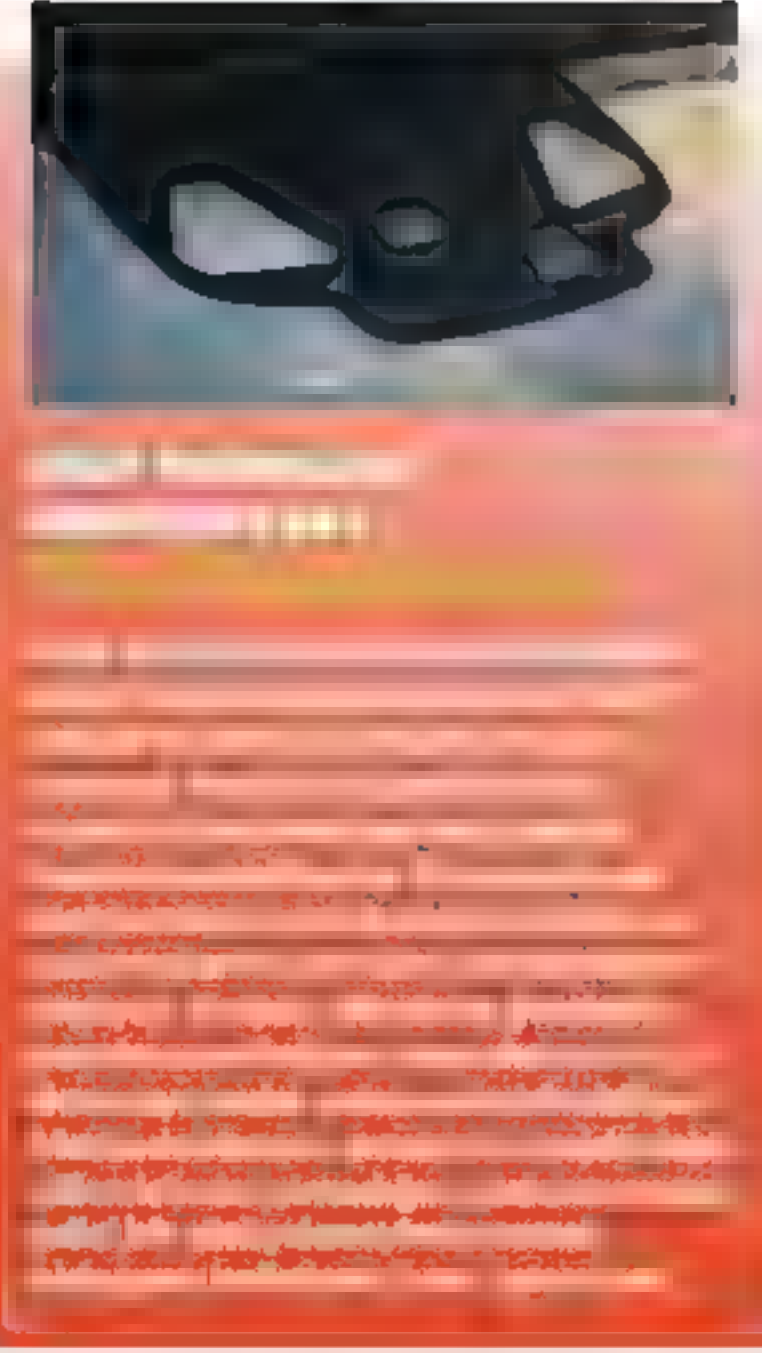
DB11 tembellikten yana değil ve zorladığınızda da eğlendirmeye devam ediyor. Bir gecikme var fakat 2200 d/dak'ın biraz üzerinde her şey hızlı bir şekilde kanun dışı hale geliyor. Tepkiler de çok hızlı. Böylece arkaya meyilli sürüş

tarzını ani gaz tepkileriyle provoke edebiliyorsunuz. Yüksek devirlerden yavaşlarken balon patlama gürültülerinin yanı sıra V12'den gelen güzel sesleri duyuyorsunuz.

Sport ve Sport Plus modunda, pedal tepkileri daha yoğunlaşıyor. Özellikle (Sport Plus'da) gok gürültüsüne benzer sesler duymaya başlıyorsunuz ve şanzıman hiper hızla hareket ediyor. Daha çabuk vites düşürüyor ve vitesleri daha uzun süre aynı kademede tutuyor. Manueli seçin ve ilham veren şekilde vitesleri yükseltin. Vites düşürmek de son derece hızlı.

Turbo besleme gibi Aston, elektrik destekli direksiyonla da yere sağlam basıyor. Bunu tahmin bile edemezsiniz. Hafızlığı ve maharetiyle DB11'in ölçülerine alışmanızı sağlıyor ve yol tutuş seviyeleri hakkında çok hızlı bilgi veriyor. Uzun burnu deri direksiyon simidine her dokunuşta canlı bir şekilde istediğiniz yöne bakıyor. Büyük motor da size avantaj sağlıyor. Sekiz ileri otomatik şanzıman arka lastiklerle büyük bir uyum içerisinde.

Daha önce Lotus'ta çalışmış yol tutuş uzmanının başa gelmesiyle DB11'in kötü bir yol tutuşa sahip olması zaten ▶



Kabin en baste kalitesi nı gösteriyor. Ancak torpido gozu yok ve saklama alanları sınırlı

Baş parmağınızla amortisör sertliğini ve güç ünitesi tepkilerini ayarlayabiliyorsunuz. TFT ekranlı göstergeler ise bu modlara göre değişiyor

Döner düğme ve dokunmatik alan, elektrik sistemlerini tedarik eden Mercedes'den direkt olarak aktarılmış. Bu kötü bir şey değil





Yedi ileri çift kavrama vites kutusu Turbo ve Turbo S için tek seçenek. Kolu sola çekerek manuel moda alabilirsiniz.

Adaptif amortisörler Turbo S'de aktif aero gibi standart. Döğmeye basın ve arka kanat ile onaylıca, size maksimum fayda sağlasın.

Direksiyondaki Ferrari tarzı düğme sürüş mod arını hızlı bir biçimde ayarlar. Normal Sport Sport Plus ve Bireysel modları var. En iyi deneyim için ortaya basın.



Bilgi ekrane ekran olan 12.3 inçlik TFT HDD'li navigasyona, internete ve Wi-Fi hotspot özelliğine sahip. İkinci TFT ekran ise sürücü göstergesi olarak görev yapıyor.

Direksiyonun sağındaki düğmeler Mercedes'in sürücü asistanlarını ayarlıyor. Bunlar içerisinde Aktif Koruma Nokta Asistanı, Aktif Sert Asistan ve gece görüşü yer alıyor.

Aktif Gövde Kontrolü, uç ayara sahip. Bu sayede virajlarda aracın daha az yana yatmasını sağlıyor.



şaşırtıcı olurdu. Burada normal GT modunda daha fazla süspansiyon hareketi var ve tümseklerin üzerinden çok akıcı biçimde geçiyor.

DB11 hiçbir zaman bağlantıyı koparmış gibi görünmese de, virajlarda belli oranda yana yatıyor ve ani hızlanmalarda arka taraf gevşek hissettirebiliyor. DB11'in direksiyonundan Sport moduna geçtiğinizde arka taraf daha iyi kontrol ediliyor ve konfora kötü bir etkisi de olmuyor.

Çoğu otomobilde en sert süspansiyon ayarı, Hint restoranında tatlı menüsü olması kadar tercih edilir. Denemek güzeldir ama kimse bu sertliği istemez. Etkileyici şekilde Sport Plus eve dönüş yolunda da kullanılabilir. Çok daha sert ve düşük hızda çok tercih etmeyebilirsiniz, fakat DB11'in gövde kontrolünü ve sürücü geri bildirimini farklı bir boyuta taşıyor.

Arka tarafı zorladığımızda bile Aston sürüş odaklı olduğunu gösteriyor. Bu kadarını 911 Turbo S ile yapamazsınız. Makyaj öncesi zaten yüksek olan gücü 20 bg daha arttı ve yeni değişken türbin geometrili turbolarla bu rakam 572 bg'ye çıktı. Turbo S'in süper otomobilleri bile kışkırtacak 330 km/s'lik maksimum hızı var. Aston'dan daha fazla ve ayrıca altı silindir daha azına sahip olmasına rağmen sadece 28 bg eksiğim var. Ayrıca daha hafif.

Sürüş pozisyonu alçak ve kusursuz. Dik cam sayesinde Porsche çok daha kompakt ve kullanılması çok daha kolay hissettiriyor. Ayrıca daha küçük ayak izlerine sahip; Turbo'nun XXL gövdesine karşın Aston'dan 232 mm daha kısa ve 60 mm daha ince. Arka koltuklar elbette ufak ama ikisini kaldırımda bırakıp sadece birini almaktansa üç çocuğu okuldan eve götürebilirsiniz.

Bu fiyata sahip olan 911'in özel bir kulübe üye olduğunu anlıyorsunuz. 146 bin sterlinlik fiyatına karşın yine de 80 binlik Carrera'ya yakın görünüyor. Bu açıdan kabın fonksiyonel ama ucuz; 50 bin sterline Cayman'ın da bu hissi verdiğini unutmayın. Aston ve Mercedes içerisinde oturmak için daha klas otomobiller: Daha zarıflar, daha iyi iççilikleri var. Daha pahalı hissettiriyorlar fakat 911 virajlarda kendisini gösteriyor.

Yeni Carrera aşırı beslemeye geçiş yaptı, Turbo da böylece eşsiz satış argümanını kaybetmiş oldu. Ama performans daha yüksek ve daha dijital. 2100 d/dak'da 700 Nm torkunu veriyor fakat asıl patlama 3000 d/dak'dan sonra hissediliyor. 7000 d/dak'a kadar ise mancınıktan fırlatılmış gibi ilerliyor. Carrera'da yüksek devirlere ulaşmanın keyfini yaşıyorsunuz ve yatık altı silindiri çok güzel bir sese sahip. Turbo sizi

## "Zorladığımızda bile Aston sürüş odaklı olduğunu gösteriyor. Bu kadarını 911 Turbo S ile yapamazsınız"

rahatsız etmiyor ve sadece yolu daha hızlı geçmenizi sağlıyor. Kusursuz ayarlanan PDK vites kutusu, kısa aralığa sahip vites koluyla çok güzel çalışıyor.

Direksiyonda yer alan Sport Response düğmesi, sürüş modları arasında geçiş yapmanızı sağlıyor ve aynı zamanda 20 saniye boyunca ani hızlanmalar için ekstra güç veriyor. Bu tür zamanlarda ses bariyerini aştığınızı hissediyorsunuz. Dürüst olmak gerekirse Turbo S'in hız bakımından buradaki en bonkör otomobil olduğunu söyleyebiliriz.

Dört çeker sürüş sistemi çok fazla çekiş sağlıyor. Her şeyinizi performans için kullanabiliyorsunuz. Virajın ortasında vahşice hızlanabiliyorsunuz ve arkadan kayma deneyimi sizi korkutmuyor. Gerçek üstü çekişiyle gerçekten fark yaratıyor. Her zaman aynı şekilde vahşi kalmayı başarıyor.

Aynanızdaki her şey bir anda bulanıklaşıyor. Hızlı ve net fakat aynı zamanda hızla duyarlı direksiyonu da bir opsiyon bu yüzden 911'in direksiyonu düşük hızlarda daha sert ve DB11 gibi dans etmiyor. En yumuşak amortisör ayarında bile 911 sıkı duruyor ve gövdesini sorunsuzca iyi tutuyor. En sert ayarlara getirdiğinizde her şey maksimumda, ama normal yollar için gereksiz derecede korkutucu.

911 Turbo S, DB11'e göre daha sürüş makinesi tarzında. Diğer yandan Aston kadar nazık değil. Ekstra direksiyon ağırlığı ön tekerleklerin donmesi ve güç elde edilmesi bakımından avantajlar getiriyor. Fakat motor sesi o kadar karakterli değil. Ayrıca bozuk zeminde zıplayarak ilerlemesi rafinelığı bozuyor. Bunun sebebi elbette 911'in daha sert bir otomobil olması.

Fakat bu sürüşü yorucu buluyorsanız ve gerçekten konforlu bir his istiyorsunuz durum değişiyor. Mercedes S-sınıfı coupe, yani yeni adıyla CL'ye bakabilirsiniz. S-sınıfı sedanın üzerine yapılan araç, beş metreden fazla uzunluğuyla buradaki en uzun araç.

S65, V12 motoruyla ve 180 bin sterlinlik fiyatıyla ürün yelpazesinin en üstünde. Biz ise S63'ü seçtik çünkü çift turbo V8 motoru var ve Porsche'nın çok az önünde; ayrıca 577 bg ile Aston'a daha yakın. Ayrıca 900 Nm tork ile ikisini de geride bırakıyor. Daha hafif, daha tatlı motoru var ve diğerlerine göre 50 bin sterlin kadar daha ucuz. Koşeli hatlara sahip Mercedes Kuzey İrlanda'nın zırlı Land Rover'ları gibi. Geniş çamurluklarının içerisindeki 19 inç'lik jantlar bile küçük görünüyor. Ama kesinlikle dikkat çekiyor ve gücünü yansıtıyor.

Kapı açıldığında devasa koltuklar sizi sarmak için bekliyor. Onları içerisine çöküyorsunuz, kafalıklar sizi kulaklarınızla birlikte yastık gibi sarıyor. Bunu görünce DB11'de garip ve sert bir otomobil olduğunu düşünüyorsunuz. Diğer sürücüler +2 koltuğun getirdiği sıkışıklıkla uğraşırken siz de rahatça koltuğunuzu yatırıp masaj fonksiyonunun tadını çıkarabiliyorsunuz.

Bilgi-eğlence ekranı, farklı elbise giymiş olsalar da Aston ile aynı mimariye sahip. Hızlı ve tepkili ▶



Son derece hızlı  
911, güzel bir  
tasarıma sahip.  
Peki ucu keşkin  
bir bıçak mı, yoksa  
ağır bir bıçak mı?





Dış tarafta yer alan S63, deri döşemelere rağmen daha sıradan bir kabine sahip. Aston onunla kolayca dans edebiliyor



#### KİLİT TEKNOLOJİ: 911 TURBO S

Mercedes-AMG GT, Aston Martin Vantage ve Porsche 911 Turbo S gibi rakipleriyle yarışıyor. Bu araçlar, yüksek performans ve lüks iç mekanlarıyla bilinir. Mercedes-AMG GT, 4.0 litre V8 motoruyla 503 beygir güç üretebiliyor. Aston Martin Vantage ise 4.0 litre V8 motoruyla 503 beygir güç üretebiliyor. Porsche 911 Turbo S ise 3.6 litre H4 motoruyla 600 beygir güç üretebiliyor. Bu araçlar, yüksek performans ve lüks iç mekanlarıyla bilinir.



Henüz bu aracın içini doldurmadan önce bile ağırlığı 2 tonu aşıyor



## Aston Martin DB11

**Fiyat (test aracı)** £154.900 (£184.545)  
**Aktarma** Sekizli otomatik, arkadan itişli  
**Motor** 5204 cc 48v çift turbo V12  
**Süspansiyon** Önde çift itişli, arkada çok kollu  
**Malzeme** Alüminyum, kompozit



## Porsche 911 Turbo S

**Fiyat (test aracı)** £145.773 (£148.930)  
**Aktarma** Yedili çift kavramalı otomatik, dört çeker sürüş  
**Motor** 3800 cc 32v çift turbo yatık alt  
**Süspansiyon** Önde MacPherson, arkada çok kollu  
**Malzeme** Çelik, Alüminyum



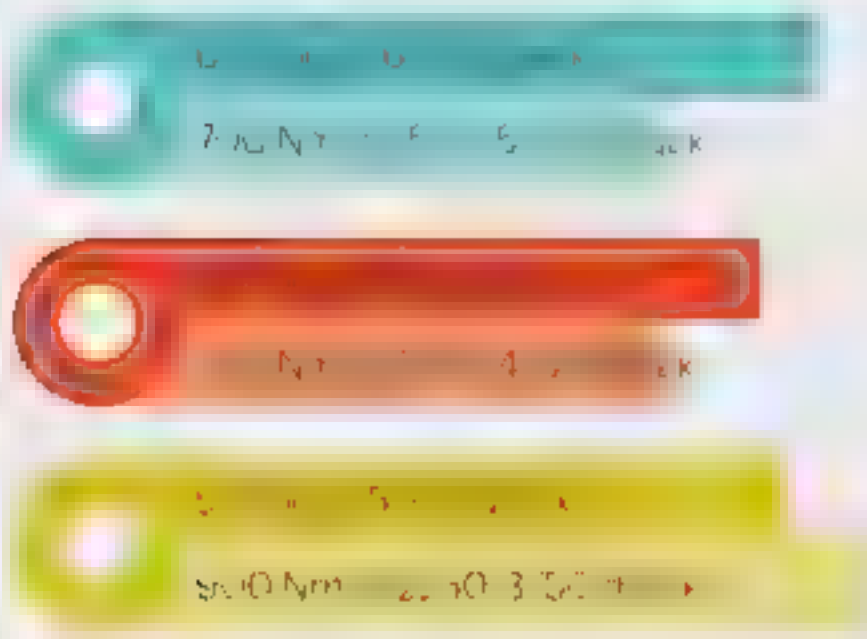
## Mercedes-AMG S63

**Fiyat (test aracı)** £127.675 (£150.705)  
**Aktarma** Yedili otomatik, arkadan itişli  
**Motor** 5461 cc 32v çift turbo V8  
**Süspansiyon** Önde ve arkada hava süspansiyon  
**Malzeme** Çelik, Alüminyum



### Güç ve Tork

**Ne diyoruz?** Beygirler yakını fakat AMG tork konusunda 200 Nm'lik avantaja sahip



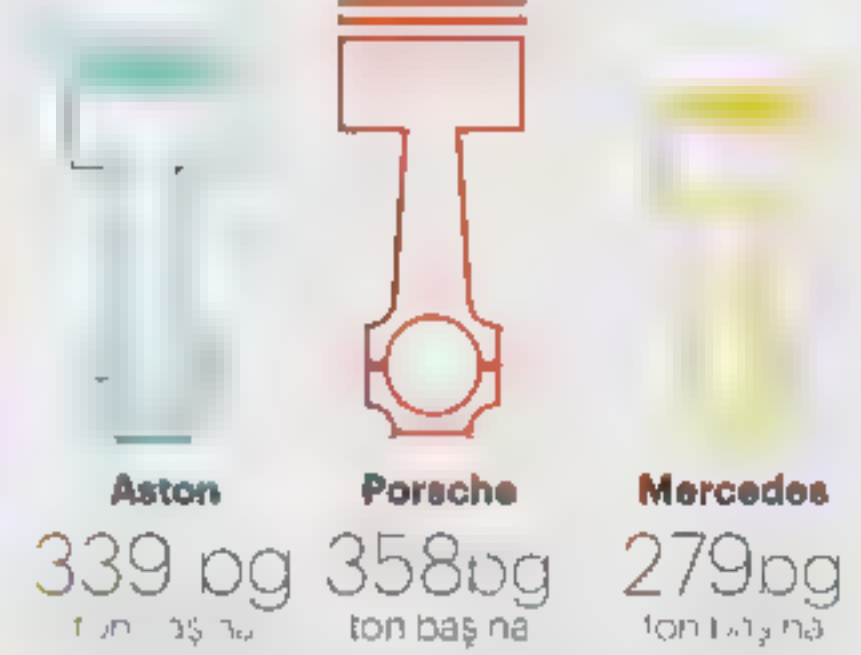
### Ağırlık

**Ne diyoruz?** Sıvılarla birlikte Aston 1900 kg civarında olacaktır



### Güç/ağırlık

**Ne diyoruz?** Porsche'nin en hızlı olması şaşırtıcı değil



### 0-100 km/s

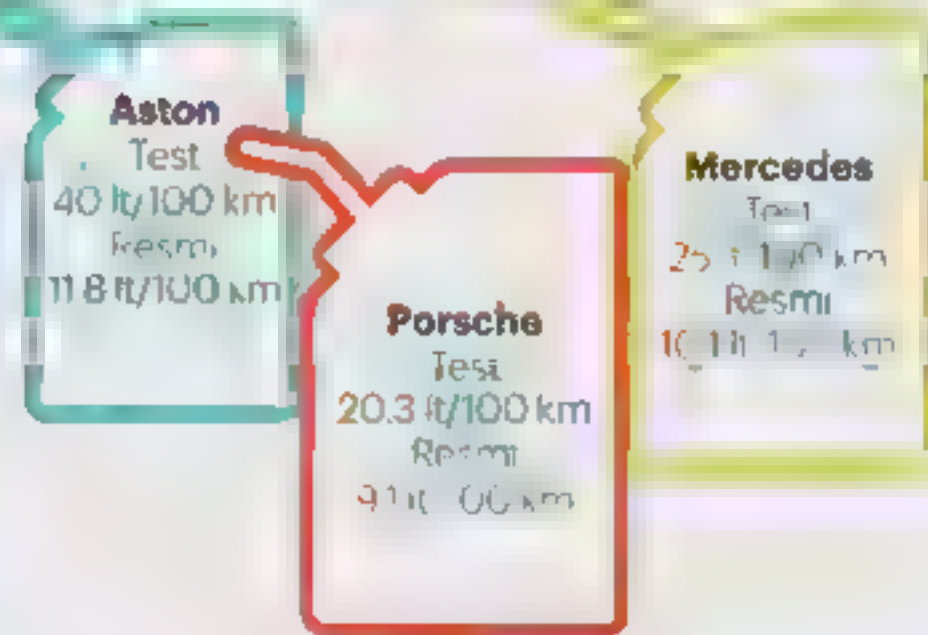
**Ne diyoruz?** Porsche 1 saniye daha hızlı, Aston ise ikinci

Aston  
3.9sn  
Porsche  
2.9sn  
Mercedes  
4.2sn



### Resmi ve test tüketimleri

**Ne diyoruz?** 80 km'lik kısıtlı ve virajlı yollarla ilgili çevreciler konusunda uz jüri



### Maksimum hız

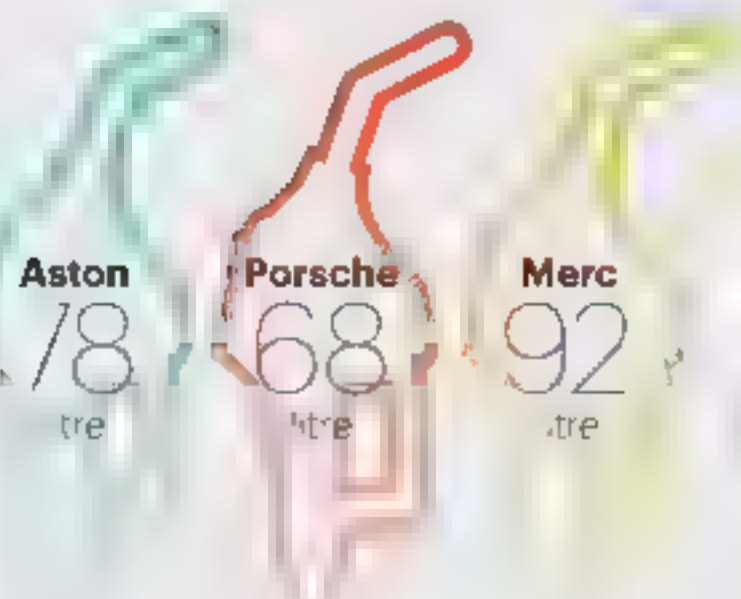
**Ne diyoruz?** AMG'nin bu limitin kaçırmak isteyebileceği hız

Aston  
320 km/s  
Porsche  
328 km/s  
Mercedes  
250 km/s



### Yakıt deposu

**Ne diyoruz?** Mercedes burada farkı bir yerde



### Menzil

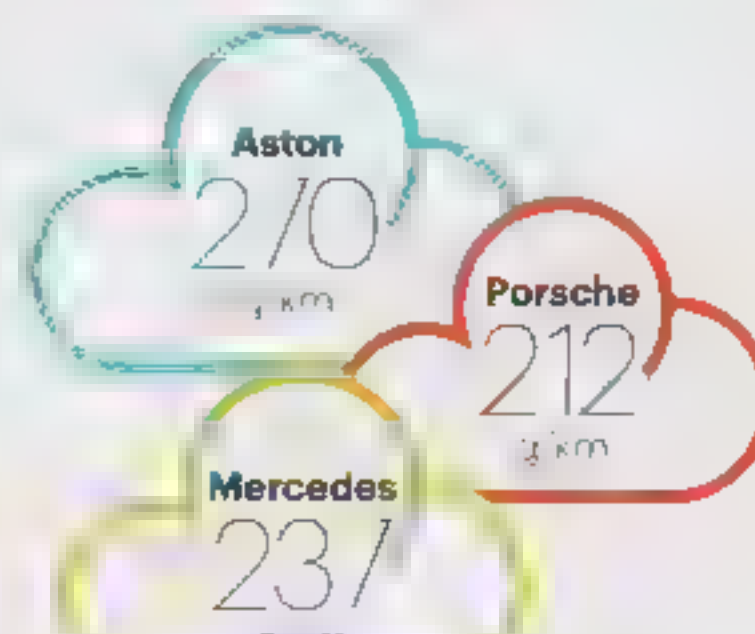
**Ne diyoruz?** DB11, çoklu pırt stop stratejisine sahip

Aston: 656 km  
Porsche: 749 km  
Mercedes: 901 km



### CO2

**Ne diyoruz?** Eee, acaba 320d testi mi yapsak?



### Kiralama oranları

**Ne diyoruz?** Heps 3 sene k yılda 16 km'yi aşmasına sahip

Aston  
£3380  
35 ay

Porsche  
£2683  
36 ay  
8050 sterlin depozito

Merc  
£16 ay  
10 bin 159 sterlin depozito



Ayrıca fiziksel düğmeler, touchpad, doner düğme ve direksiyon düğmeleri gibi birçok farklı yolla yönetebiliyorsunuz.

Elbette bu otomobillerin hepsi belli kaliteye sahiptir. Porsche veya Aston karşısında daha ucuz olması sebebiyle test aracımızdaki gibi bazı opsiyonları almanız gerekebilir: Mesela 2 bin sterline gece görüşü, 5 bin sterline Burmester 3D ses sistemi ve 4 bin 700 sterline Özel Nappa deri paketi tercih edilebilir. Yine de diğerlerine göre elinizde para kalacaktır.

Daha küçük AMG'ler her zaman tam performans vermesiyle bilinir, daha büyük olanlarsa, daha fazla güçle ve daha az dikkat edilen şasisiyle piyasaya çıkarılırlar. S63'deki ilk izlenim de aynen böyleydi. Büyük coupe havalı süspansiyonları ve büyük lastik yanaklarıyla, direksiyonun hafif olmasıyla sakince gidiliyor. Yol sesini nazikçe uzaklaştırıyor ve rüzgar sesi çift camın arkasından süzülüyor. Uzun bir yolculuk yaparsanız S63'ü tercih edebilirsiniz.

Çift turbo V8'de çok fazla gürültü yapmıyor ve sizi sakin bir ruh haline sokuyor. Ancak Aston gibi Mercedes'in motoru da tepki ve atmosferik motorun yerini almasındaki karakteri konusunda iyi iş yapıyor. Tipik olarak egzozdan gürlemeler geliyor ve evet, biraz gecikme var. Ancak daha cömertçe gazla yüklenebilirsiniz. Vites geçişleri ise 911'in göz-açıp kapama hızına sahip şanzımanı ile yarışmıyor. Yine de bu otomobilin lüks tarzına uyum sağlıyor.

Performans patlaması yaşamadan önce Comfort modundan çıkmanız gerekiyor. İki ek seçeneğiniz daha var: Aktif Gövde Kontrolü ve Sport modu. Aktif Gövde Kontrolü özelliği her süspansiyon kolundaki hidrolik silindireleri kullanarak gövde burulmasını proaktif olarak azaltması. Yüksek konfor seviyesi sağlıyor fakat uzun virajlarda S63

istediğiniz gibi hissettirmiyor. Virajlarda yapmanız gereken hamle zamanlaması da ortadan kalkıyor. Aslında daha hızlı ve rahatlatıcı. Sevdik ama daha saf bir deneyimi seçerdim. Daha sert kullandığınızda sistemin sınırları ortaya çıkıyor. Gövdeden aldığınız his doğal değil. Bu yüzden iş toplantısına gerçekten geç kalıyorsanız, Sport modu en güzel hislere sahip olanı. Buna basın ve AMG'nizi virajlı yollarda hızlıca sürün. Boyutlarına ve ağırlığına göre çevikliği dikkat çekiyor ve dost canlısı limitleri, tork patlamasını deneyim etmenizi sağlıyor. Fakat tempo olarak Porsche onu ezip geçerken, Aston daha fazla seveceğiniz daha ince bir sürüş tarzına sahip.

S63 büyük, lüks dört koltuklu bir GT; sizi soktuğu ruh hali de hoşunuza gidebilir. Burada hiçbir şey yanlış değil. Çok farklı karakterleriyle kazananın kişisel sebeplerden ötürü olduğunu söylemek kolay. Bu doğru fakat yine de DB11'in en iddialısı olduğunu savunuyorum. Mercedes ve Porsche kadar etkileyici, ayrıca sahip olduğu geçmişi güzelce taşıyor. Nefes kesen zarif dış tasarımı ve içiçiliği de öyle. Aston'un tarihini aşan bir otomobil: Gençleri heyecanlandırıyor, daha yaşlı olanları ise yeterince provoke ediyor. Yolda da bunun karşılığını veriyor. V12 motoru tüm gücünü kullanırken, şasisi de en sevdiğiniz yollardan daha fazla keyif almanızı sağlıyor. Mercedes konfor konusunda ileride, Porsche ise daha çok limitte heyecan verici sürüşüyle öne çıkıyor. Ama ikisi arasındaki tatlı noktada kesinlikle DB11 var.

**“DB11, en az Mercedes ve Porsche kadar etkileyici, ayrıca sahip olduğu geçmişi güzelce taşıyor”**

1.

Aston'un zengin geçmişi, çekiciliği ve markanın karizması DB11 ile ileriye taşınıyor. Dinamik olarak iyi ve Mercedes'i de kendi silahıyla mağlup ediyor.

2.

911 Fan Kulüpleri bile Turbo S'i tercih etmiyor olsa da, gerçekten hala harika. Ama bu fiyatına ve yüksek performansına karşın yeterince özel değil.





Kaputunun altında 2.0 litrelik dizel motoruyla yeni Audi A5 çok formda. Hem iyi görünüyor hem de pratiklik konusunda iddialı. Peki BMW'nin 4-serisi'nden daha iyi mi?



# ALMANLARIN ÇEKİCİ YANI







P

**ORTO'NUN DOĞUSUNDA** bir yerlerdeyiz ve etrafımız okalıptüs ağaçlarıyla çevrili. Benim cehaletimi mazur görün ama Portekiz'de bu kadar yaygın olduğu konusunda hiçbir fikrim yoktu. Avustralya'dan 18. yüzyılda ithal edildi ve oldukça popüler hale gelmiş. Büyümesi kolay ve mısırdan daha karlı. Nemli bir günde yine etrafımız sağanak yağışlarla çevrilmiş ve evden sadece birkaç saatlik uçuşla egzotik bir İberya manzarasıyla bizi baş başa bırakmıştı. Tüm bunlar bizim coupe elbisesi giymiş 2.0 litre dizel motorlarımız için kabul edilebilir ortam gibi.

Biraz sert mi oldu? Muhtemelen evet. Özellikle böyle bir tarzları bir araya getirmek ve orta ölçekli coupeler yapmak hem üreticiler hem de tüketiciler için son derece geçerli hale geldi. Bunun yanında altında yatan mühendislik de dört kapılı modelleriyle tam olarak aynı değil. Fakat tamamen yeni A5'e baktığımızda bir şekilde TT'yi öldüren ve onun maskesini takmış şu anki Audi A4 jenerasyonunu görmek-ten kendimi alamıyorum.







**Yeni A5'e baktığımda TT'yi öldüren ve onun maskesini takmış şu anki Audi A4 jenerasyonunu görmekten kendimi alamıyorum**

Yine de gerçek hayatta fotoğraflardan çok daha güzel görünen nadir otomobillerden biri olduğunu söyleyebilirim. Yeni ve dikkat çekici büyük kaput, alçak ızgara, dalgalı kanatçıklar, köşeli arka kısım ve Quattro'dan izler taşıyan şişkin C sütunları onun "sportif bir otomobil" olduğu bağırmasa da, ipuçlarını veriyor. Selefinin geniş kalçaları, bu otomobile de taşınmış. Yanında park halinde duran BMW 4-serisi'nden daha şık görüldüğünü ifade edebiliriz.

Kağıt üzerinde çok yakın bir mücadele var. Hem 420d hem de A4 2.0 TDI, modern dört silindirli turbo dizel motorlarıyla 4000 d/dak civarında 190 bg ve 1750 d/dak'dan itibaren 400 Nm üretiliyorlar. Tamam, BMW 0-100 km/s hızlanmasında 0.6 saniye daha hızlı. Buna opsiyonel sekiz ileri şanzımanın katkısı var. A5 ise opsiyonel yedi ileri çift kavramalı S tronic şanzımana sahip. A5'in 238 km/s'lik maksimum hızından 7 km/s daha azına ulaşıyor, fakat CO2 emisyonları 18 inç jantlarla yapılan ölçümlere göre sadece 3 g/km ile ayrılıyor. Yakıt tüketimleri ise Audi'nin 0.25 Cd aero verimliliğiyle sadece 0.1 lt/100 km daha iyi. Her iki model de dört çeker sürüşle alınabiliyor. BMW'nin xDrive kombinasyonu varken, yeni 'ultra' quattro sistemi dört silindirli A5'lerde de sunuluyor.

Bununla birlikte bu otomobiller hem şirket otomobilleri otoparkında hem de golf kulüplerinin otoparkında uzun zamandır mücadele ediyorlar. Burada oynayacağımız otomobillerden A5 önden çekişli ve 4-serisi ise arkadan itişli. Zaten BMW'nin tasarımı bunu açıkça vurguluyor; dururken bile otomobil arkaya bastırılmış gibi.





Mercedes'in önünde  
Sanal Kokpit var.  
Etrafınızdaki her  
şey ile yüksek  
gözünürlüklü  
Gerçek Kokpit



## HIZLI OLANI BANA GETİR

A5'in dört silindiri dizeli sahip olması hoşunuza gitmedi mi? O halde yeni, S5'e hazır olun. Turbo beslemeli 3.0 litre V6 motoru sizi canlandıracak. 1370 d/dak'dan kıbarca 500 Nm ürettiyor ve öncekinden 21 bg fazlasıyla 349 bg ürettiyor. S5 hızlı bir otomobil ve 100 km/s hızlanmasını 4.7 saniyede gerçekleştiriyor. Ses de güzel ve gövdeye bektüğünüzde, eşsiz bir ön ızgara ve gövde kiti görebilirsiniz. Alüminyum aynalar ve 19 inç jantlar dikkat çekiyor. İçeride A4 konsolunu ve S-modeline özgü devir saatine sahip Sanal Kokpit var. Hareket ettiğinizde opsiyonel spor diferansiyelle bile quattro S5 hala önden çekişli gibi hissettiriyor. Direksiyon biraz ağır ama tepkili. Audi, şüphesiz Mercedes-AMG C43 Coupe ve BMW 440i ile olan dinamiklik farkını kapadı. Yine de S5 kendi formülünden tamamen dışarıya çıkmıyor. Havalı ve sert bir go-kart sürüşünden çok daha konforlu.



Bu açık bir BMW fakat  
buna itiraz etmek  
yemek yemek için çatal-  
bıçak kullanmaktan  
şikayet etmekle aynı



Ön taraftaki çıkıntılar, Audi'den fark edilir biçimde kısa ve şasinın standart 3-serisi'ne göre 22 mm daha geniş ve 10 mm daha alçak olmasıyla virajları mümkün olduğunca sert ve hızlı almayı hedeflediğini görebiliriz. Kaputu kaldırdığınızda BMW'nin motorunun ön aks hattıyla başladığını ve kapakların kabine doğru baktığını görürsünüz. Audi'de ise motor, ön aks hattıyla biter; bu da direksiyonun bittiği noktada büyük bir kütlenin yer almasını sağlar. Burada Ingolstadt için bir değişiklik yok (yine de kaputu açtığınız zaman, bir süre dört silindürlü motorun karmaşıklığına hayranlıkla bakıyorsunuz ve gövdeden ne kadar uzak kaldığını görüyorsunuz).

Motor konumuna bakarak, otomobil dünyasında arkadan itişin kahramanlık kabul edildiği bir ortamda A5'in önden çekişli olması samimi gelmeyebilir. Fakat Audi, yeni otomobilde birçok diyet uyguladı. Alüminyumla güçlendirilmiş süspansiyon parçalarından magnezyumun kullanıldığı

## Kaputu kaldırdığınızda BMW'nin motor blokunun ön aks hattıyla başladığını görürsünüz

oranı neredeyse yüzde 100'e kadar değiştirebiliyor. Özellikle otonom sürüşler için kendi kendisine dengeyi ayarlayabilecek kadar hassas. Yine de farklı hızlarda viraja girdiğinizde önceden alışmış olduğum farklı direksiyon tepkilerine ihtiyacım olmadı.

Sağanak yağmurlardan girip çıkarken A5 çevik ve dengeli kalmayı başardı. Motor pozisyonu, size fiziksel olarak neler olduğunu açıkça ifade ediyor ve siz ciddi biçimde tahrik etmedikçe önden kaymaya direnir. Bu ön taraftaki keskin

sürüş, A5'in gövde kontrolünün nadiren soru işareti yaratmasını sağlıyor. Uzun boylu olmasının getirdiği etkiyle viraj girişlerinde ilk olarak süspansiyonu biraz yükleniyor ve biraz sarsıntılı tepki veriyor. Otomobilimizde opsiyonel adaptif amortisör paketi vardı. Bunu Comfort modundan Dynamic moduna aldığımızda gövde burulması daha aza iniyor fakat bozuk yollarda akıcılığı kaybediyorsunuz. Neyse ki Audi'nin Bireysel ayarlar yapabileceğiniz modu var. Burada istediğiniz ayarları seçebiliyorsunuz.

BMW'ye geçme zamanı. Burada ilk fark ettiğiniz şey rafinelik oluyor. Yani aslında bunun eksikliği. A5'te gaza bastığınızda dizelin sesinden kaçamıyor olsanız da, arka plandaki hafif müzik gibi kolayca görmezden gelebiliyorsunuz. 420d'de rölantiden maksimum devire kadar tıkırtıları duyuyorsunuz. Bu otomobili anında daha yaşlı gibi gösteriyor. 2013'e kadar eskide mi kaldı? Hem de bu motor geçen yıl güncelleme geçirdi...

Yine de gürültü bir yana gaza bastığınızda karşılık olarak güçlü bir

motor tepkisi alıyorsunuz. Bunun daha kısa vites oranlarının katkısı var ve BMW'nin bir fazla yolcu taşıyor gibi 85 kg daha ağır olmasıyla sanki daha kuvvetliymiş gibi hissettiriyor. 4-serisi, A5'in başa çıkabileceğinden daha fazla ivedilikle hızlanıyor Audi'nin çift kavramalı şanzımanı, manuel olarak vites kulakçıklarını kullandığınızda yeterince hızlı olsa da, daha keskin virajlara yaklaşırken sürekli olarak kulakçıklara vites düşürmek için basarken buldum. Bunu daha fazla torka ulaşmak için yapıyordum ama BMW'yi bu konuda yakalamak zor çünkü geleneksel otomatik şanzıman gereken her şeyi yapıyor. Kritik biçimde bu İspanyol 4-serisi'nde vites kulakçıkları yoktu. Yine de güzel bir dokunsal hisse sahip ve Audi'den farklı olarak ileri geri hareket ettirmekte keyif veren yarışlardan ilham alan vites kolunu kullanabilirsiniz. Geriye çektiğinizde vites yükseltiyor ve ileriye ittiğinizde vites düşürüyor. Adeta BTCC'de (Britanya Binek Otomobil Şampiyonası'nda)

direksiyon organlarına kadar birçok çalışma yapılmış. Bunlar arasında alüminyum fren pedalı, 'ağırlığı optimize' edilmiş halılar ve köpüklü yalıtım malzemeleri var; bu sayede toplam 4 kg ağırlık azaltılmış. Elbette bununla yetinmeyerek ileriye taşımışlar. 5 kg daha hafif frenler, 8 kg daha hafif koltuklar, alüminyum süspansiyon kuleleri ve manuel vites kutusu için magnezyum muhafaza tercih edilmiş. Tüm çalışmalar yeni A5'in selefine göre 60 kg daha hafif olmasını sağlamış. Magnezyum direksiyon, çok daha keskin bir his veriyor.

Ölçüleri farklı olsa da son A4 ile benzerliklerini görünce şok olacaksınız. Her ikisi de aynı 'MLB evo' platformu üzerine inşa edilmiş. Düşük hızlarda son derece yakın bir sürüş deneyime sunuyorlar. A4'ten farklı olarak A5 ile tempoyu artırdığınızda hareketsizlik değil coşkulu hislerini almaya başlıyorsunuz. Bu araçta yer alan opsiyonel dinamik direksiyonun hassasiyeti özellikle şaşırtıcı geliyor; sistem





Harika kalçaları buna bakarken kaza yapabilirsiniz.



## ŞİŞİR BENİ! İKİNCİ EKAL DANA FAZLASINA SAHİP OL

### AUDİ A7

A5 2.0 TDI çok küçük, cansız ve beklediğinizin altına mı? 35 bin sterlinlik bütçe, 3.0 litre turbo dizel V6 motora sahip düşük kilometreli bir yaşında Audi A7 Sportback almaya yetecek kadar iyi. Sportback, coupe'dan daha fazla kapiye sahip olabilir fakat A7 tanınmasından 5 yıl geçmesine karşın hala iyi görünüyor ve 268 bg üretiyor. Quattro sürüş de standart.

### BMW 6-SERIES

35 bin sterlin ile 2014 model 640d alabilirsiniz, 16 km civarında ve M Sport paketine sahip model bulmak mümkün. BMW'nin 3.0 litre altı ilimli 6-serisi 309 bg üretiyor. 0-100 km/s hızlanması sadece 5.3 saniye. Daha üst BMW modeli olmasıyla çok daha donanımlı. 6-serisi aynı zamanda ölçülerinin gösterdiğinden çok daha dinamik bir tat veriyor.





sıralama turunda gibi hissediyorsunuz. A5'in sıkı ön tarafından farklı olarak bu otomobilde hiçbir yönü diğer tarafını aşmıyor. Bu onu tahmin edilebilir bir hatchback gibi yapıyor (BMW 1-serisi gibi); baskı altında neler yapacağını tahmin edebiliyorsunuz ve bu coupe'nin güvenli biçimde viraj alması sağlanıyor. Bu artan hislere karşın A5, biraz daha sıradan geliyor. Buna karşılık 4-serisi daha alçak, daha geniş (aslında ikisi de doğru değil) ve asfalta daha iyi oturuyor gibi hissettiriyor. Büyük bir bütünlük içerisinde hareket ediyor. Yön değişimlerinde gövde kontrolü daha sıkı ve BMW'nin adaptif süspansiyonların ayarı ne olursa olsun, birçok zemin ve hızda sakin kalmayı başarıyor.

Bu her noktada kusursuz demek değil. BMW tam gaz yüklendiğinizde bir ağırlığa sahip ve Audi kadar kıvrak değil. Ancak A5'in çok hızlı direksiyonu, 4-serisi'nin yumuşak ve kalın direksiyonu sayesinde yere daha sağlam bastığını hissettiriyor. Arkadan itişli sürüş hissi, ıslak zeminde asla tam olarak rahatlamamanıza izin vermiyor. CAR İspanya'da çalışan Macarena testinde çekiş konusunda biraz sorun yaşadığını ve Audi'nin bu tür şartlarda daha konforlu ve kolay kul-

## A5'in çok hızlı direksiyonu, 4-serisi'nde biraz yumuşak ve tembel bir direksiyon varmış gibi hissettiriyor

lanıldığını söylüyor.

Macarena, aynı zamanda A5'in temiz kabin hatlarını ve modernliğini tercih ettiğini de belirtiyor. Orta konsol genel olarak A4'den alınmış ve A5'in geniş kapıları için ufak tefek değişiklikler yapılmış. Sız kendi kararınızı vermiş olabilirsiniz. Ama bana göre Audi'nin önceki kabinlerine göre zarıflık konusunda eksikleri var. Kalitesi ise tartışılmaz ve bu açıdan 420d'nin eski görünmesine sebep oluyor. BMW kabin tasarımı Nuh'un Gemisi döneminden kalma gibi... A5 ayrıca ferah ve geniş, fakat bu aynı zamanda şüphe duyulan sıradanlığa katkı sağlıyor çünkü coupe, içeride neredeyse sedan kadar genişlik sunuyor.

İyi veya kötü, teknoloji yarışı Audi'nin. Bunu söylüyorum çünkü A5'in gelişmiş ve daha yeni platformu 420d'ye göre otomatik frenlemeyle daha yakınlaşmasını sağlıyor. Böylece otomatik frenlemenin dışına çıkarak trafikte dur-kalk asistanı olarak görev yapıyor ve ayrıca düşük hızlarda virajları tamamen kontrol edebiliyor. Etraftaki araçların davranışlarını taklit ediyor. Ingolstadt, A5'in opsiyon listesinde 20 eşsiz teknolojik opsiyon olduğunu iddia ediyor. BMW ise, 'Sanal Kokpit' gibi dijital göstergelerle baş edemiyor. Buna karşılık 4G bağlantısı, adaptif LEF farlar ve akıllı telefonunuzla kapıları açmaya yarayan uygulama gibi özelliklere sahip. Diğer yandan iDrive'ı, Audi'nin son jenerasyon MMI bilgi sistemlerine göre daha kullanışlı buluyorum. Yeni Audi A5 daha geniş, daha modern ve daha mantıklı. Fakat coupe kullanıcıları açısından baktığınızda, otomobilin ne kadar özel hissettirdiği de büyük önem taşıyor. Aktarma organları daha rafine ama o kadar enerjik değil. Yol tutuş yüksek tempoda ve tam gaz gidildiğinde akıllıca olsa da BMW'nin tutumuna erişemiyor. Benim için 420d daha duygusal bir seçim. Sürüşü çok daha keyifli ve daha eksiksiz bir otomobil.

### BMW 420d

► Fiyat £35,695

► **Motor** 1995cc 16v turbo  
dizel 4 silind rli, 190 bg @  
4000 d/dak, 400 Nm @  
1750-2500 d/dak

► **Aktarma** Sekiz ileri  
otomatik, arkadan itişli

► **Performans** 7.1 sn 0-100  
km/s, 231 km/s,  
4.3 lt/100 km, 114 g/km  
CO2

► **Süspansiyon** Önde  
MacPherson, arkada çok  
kollu

► **Ağırlık** 1575 kg

► **Satışta** Şimdi

► **Puan** ★★★★★

### AUDI A5 2.0 TDI 190 S tronic

► **Fiyat** £35,500 (tahmini)  
► **Motor** 1968 cc 16v turbo  
dizel 4 silindir, 190 bg @  
3800-4200 d/dak, 400  
Nm @ 1750-3000 d/dak

► **Aktarma** Yedi ileri çift  
kavramalı otomatik, önden  
çekişli

► **Performans** 7.7 sn 0-100  
km/s, 238 km/s, 4.2 lt/100  
km, 111 g/km CO2

► **Süspansiyon** Ön ve arka  
beş noktadan bağlantılı

► **Ağırlık** 1490 kg

► **Satışta** Ekim'de

► **Puan** ★★★★★



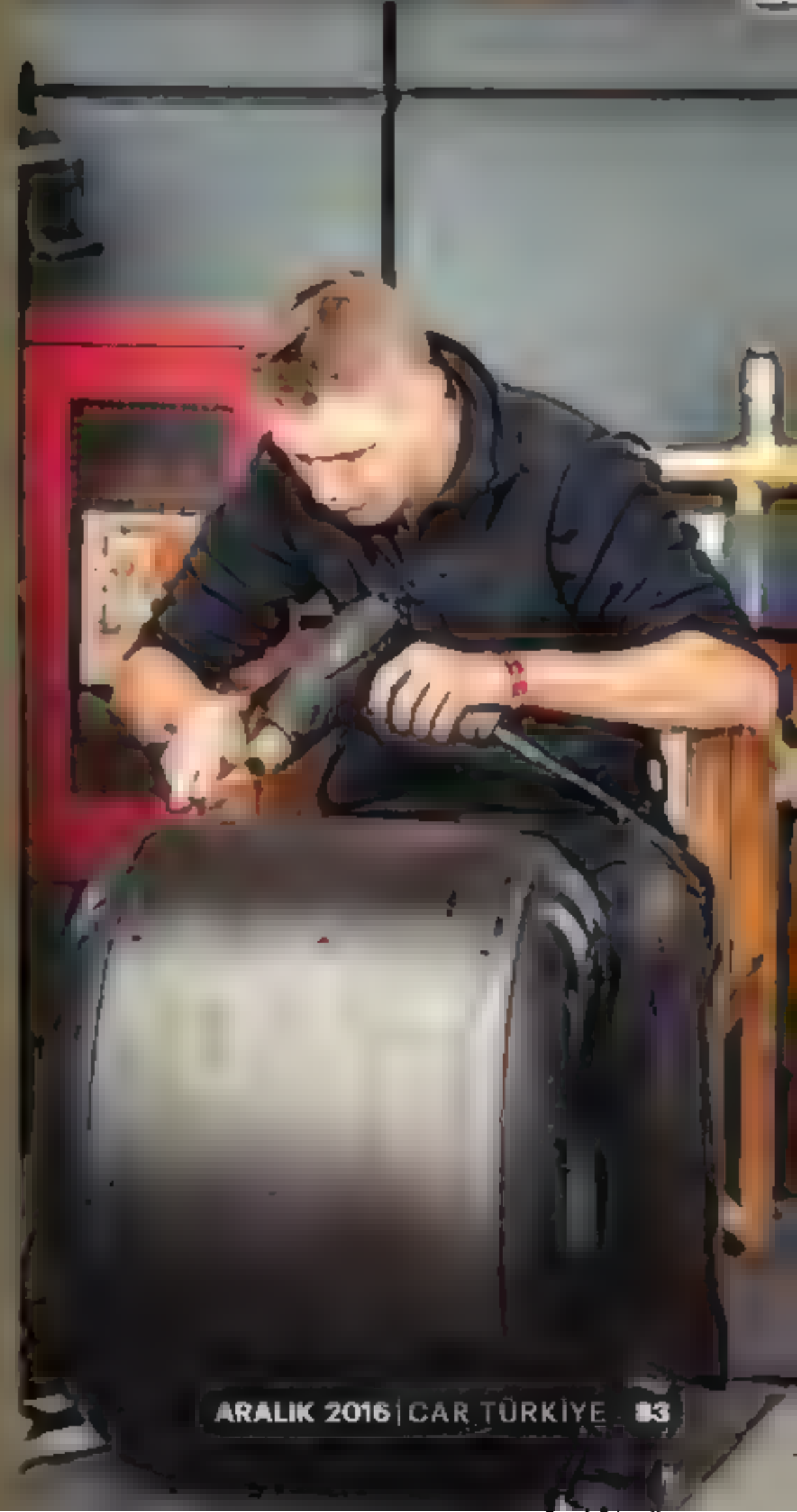






# GEÇMİŞ F1'in GELECEĞİ Mİ?

Gelecek yıl Formula 1 otomobilleri, sporun geçmişteki güzel yıllarını yakalamak için daha geniş ve daha hızlı olacak. Lewis Hamilton'ın Almanya'da garip sese sahip V6 hibrit Mercedes ile galip geldiği hafta sonu, eski güzel günler hala Silverstone Classic gününde yaşıyordu...





**"Altın çağ mı? Bu, F1'e karbon tüpler, pnömatik supaplar ve vites kulakçıkları gelmeden önceydi"**



Zak Brown'ın tertemiz restore edilmiş March 701'i. Büyük ve güzel araç 300 km/s yapıyor

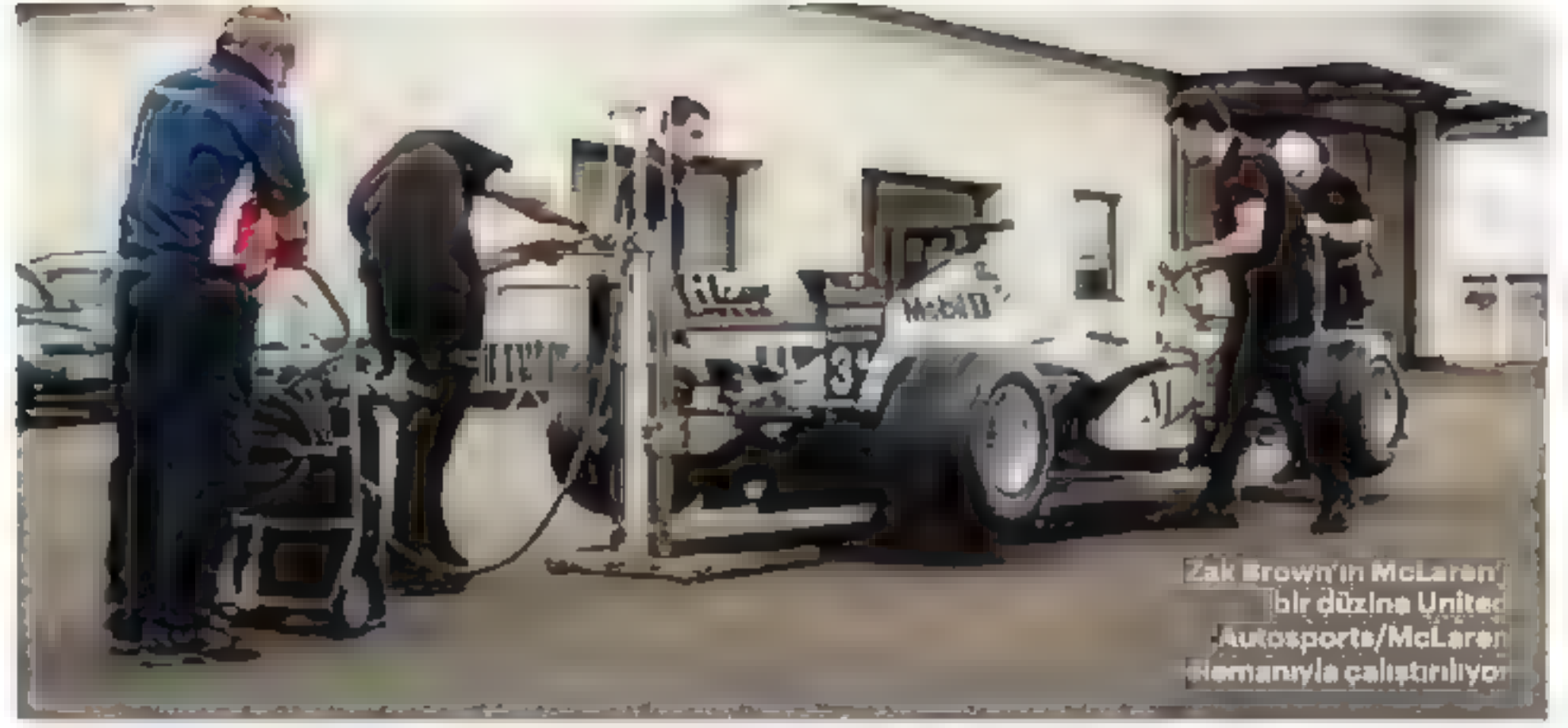


Eski Schumacher Benetton'u manuel vites koluna ve üç pedala sahip



Kısa zamanda eriyen lastikler bu defa geçit töreninde kullanıldı





**F**ORMULA 1 bir kez daha değişiyor. 2017'de daha geniş otomobiller, daha geniş lastiklere, daha büyük kanatlara ve difüzörlere sahip olacak. Bu da Ecclestone'un umduğu gibi tur zamanlarının azalmasını sağlayacak. Bugünün sessizliğiyle eleştirilen otomobiller için hibrit V6'lar motorsporları dünyasının zirvesine

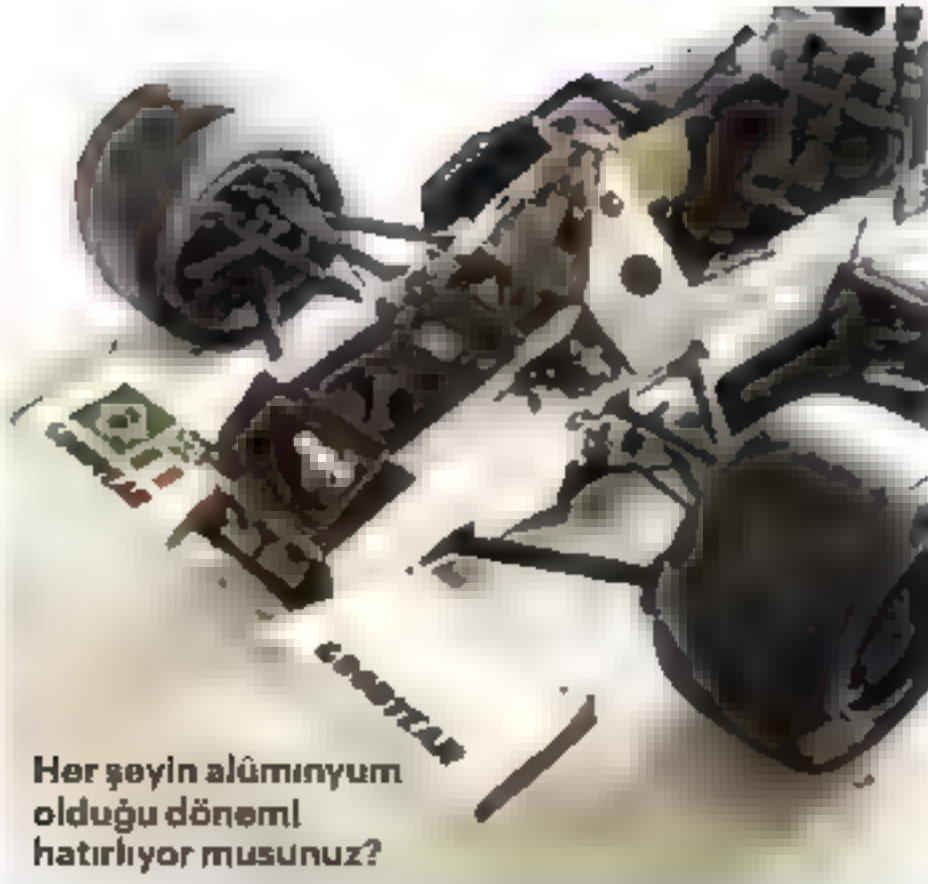
gerekli heyecanı getirmiyordu. Yeni görünümüne sahip olacak 2017 otomobilleri hibrit estetiğini daha ileriye taşıyacak. Şu anki araçların geliştirilmiş aero şekilleri daha genişleyecek. Aynen Mansell, Senna ve oluklu lastiklerle yarışan 1998'deki Schumacher'in araçları gibi olacak.

F1 ilk kez kendi kuyruğunu takip etmiyor. Spor, eski ihtişamlı günlerine donmeye istekli. Silverstone Classic'deki kalabalık ise herkesin istediğine şüphe bırakmıyor: Buradaki otomobiller karbon tüpler, pnomatik supaplar ve vites kulakçıkları gelmeden önceki doneme ait; çoğu Ford'un DFV motorlarını kullanıyorlar. O halde neden Bernie'nin karar almasını bekliyoruz ki? Zaten hali hazırda bu otomobilleri izleme şansımız ve o günleri hatırlama imkanımız var.

Geriye dönmek nadiren hayal kırıklığı yaratsa da, eski F1'in eski F1 gibi olduğunu ummak bazı sorunlar getirebilir. Bunlardan biri zengin kişilerin şu anki F1 takımlarından çok daha varlıklı olması. Bir zamanlar Williams takımı FW07 lastiklerini konfeti atar gibi değiştiriyordu ve Alan Jones motorunu 11 bin 500 d/dak'a kadar zorluyordu. Patrick Head ve onun ekibinin her 400 km'de bir aracı tamamen yeniden yapacağı güvencesiyle gözü arkada kalmıyordu. Historic F1'eri sık sık kullanan Mike Wrigley, 10 bin d/dak'da vites değiştiriyor ve motor 1600 km'de bir veya bir sezon sonunda yeniden yapıyor.







Her şeyin alüminyum olduğu dönem! hatırlıyor musunuz?



FIA Historic F1 serisini kazanmak mı istiyorsunuz? O halde Williams FW07'den başkasına bakmayın; fiyatı sadece 850 bin sterlin civarında

Bu sayede 15-20 bin sterlin tasarruf ediyorsunuz. Wrigley aynı zamanda hafta sonu iki yarışa çıkıyor (her biri 5000 sterlin maliyetinde) ve bir set lastik 1500 sterlin.

Wrigley gülerek anlatıyor: "Ben gerçekçiyim. Gunun sonunda bu bir hobi. Pazartesi günü çoğumuz gibi ben de işe gideceğim. Sadece birkaç istisna var. İnsanlar bunun zengin sporu olduğunu söylüyor, ama değil. Sadece yaptığınız işe bağlı olmalısınız. Gençken her şey pahalı gibi görünüyordu ve para için çalışmak daha doğruydü [yatırım ve inşaat işleri]. Yarışta bir vites kaçırırsam onlara söylerim, zaten telemetrede her şeyi görebiliyorlar. Bu, dünkü sıralama turlarında oldu. Bu yüzden vites kutusuna bakmak zorunda kaldılar ve bazı parçalar değişti. Bunu söylemeseydim sadece kendimi kandırılmış olurdum. Ana mesele, aptalca hiçbir şey yapmamak ve bir yılı yarışarak kapadıysam, sonraki sene de yarışmaya devam ederim."

Tüm bunları okuyunca Wrigley'in pek de başarılı olmadığını düşünebilirsiniz. Eski Formula Ford ve Formula 3 pilotu, 2003'te Williams FW07'siyle klasik F1 şampiyonasını kazandı. Bu araç 1980 Dünya Şampiyonu olan Avustralyalı Alan Jones'a aitti.

Silverstone'da iki FIA Masters Historic Formula One yarışları bir başka Williams'lar tarafından kazanıldı. Birisi 37 yaşında ilk galibiyetini alan Nick Padmore'ydi. Yarış he-

yecan vericiydi. 28 güçlü otomobil, Wellington düzlüğünde alçaktan uçan savaş uçakları gibi dizilmişti. Çok farklı sesler çıkıyordu ve arkada motorların ne kadar sıcaklık yaydığı çıkan buharlarla görülebiliyordu. Bir kalp atımı süresinde frenleme noktasına geldiler. Adeta bir Formula Ford yarışı gibi herkes farklı bir çizgi izliyordu. Ayak ucu topuk tekniğiyle vites düşürenlerin otomobilleri farklı bir ses çıkarıyorlardı. Geniş oluksuz lastikler asfalta sıcaklıkla birlikte yapışıyorlardı. Kesinlikle F1'in bu dönemine ait özel bir şey vardı; çizgi film çizimlerine benzer otomobiller ve sıra dışı karoser tasarımları...

Wrigley de buna inanıyor: "Ben çocukken bu otomobillere yaklaşmak ve sadece içlerine oturmak istiyordum. Modern şeylerden farklılardı. Çok daha güzel bir dokunsal hissi vardı. Nereye giderseniz gidin, taraftarların tepkilerindeki coşkuyu görürsünüz; eminim bunda sesin de payı var. Şu anda GP2 sesleri, F1'den daha ıy. Yarışlar bana sıkıcı geliyor. Spor takip ediyorum fakat yarışları izlerken uyukluyorum. Yeni kurallar doğru yolda; daha fazla mekanik yol tutuş için daha geniş lastikler gelmeli ama büyük kanatların gelmesinden emin değilim. Daha uzun fren mesafeleri için daha küçük kanatlar gerekli."

"Şu anki otomobiller görsel olarak etkileyici ama çok karmaşıkları sporun tümü öyle. Aca-



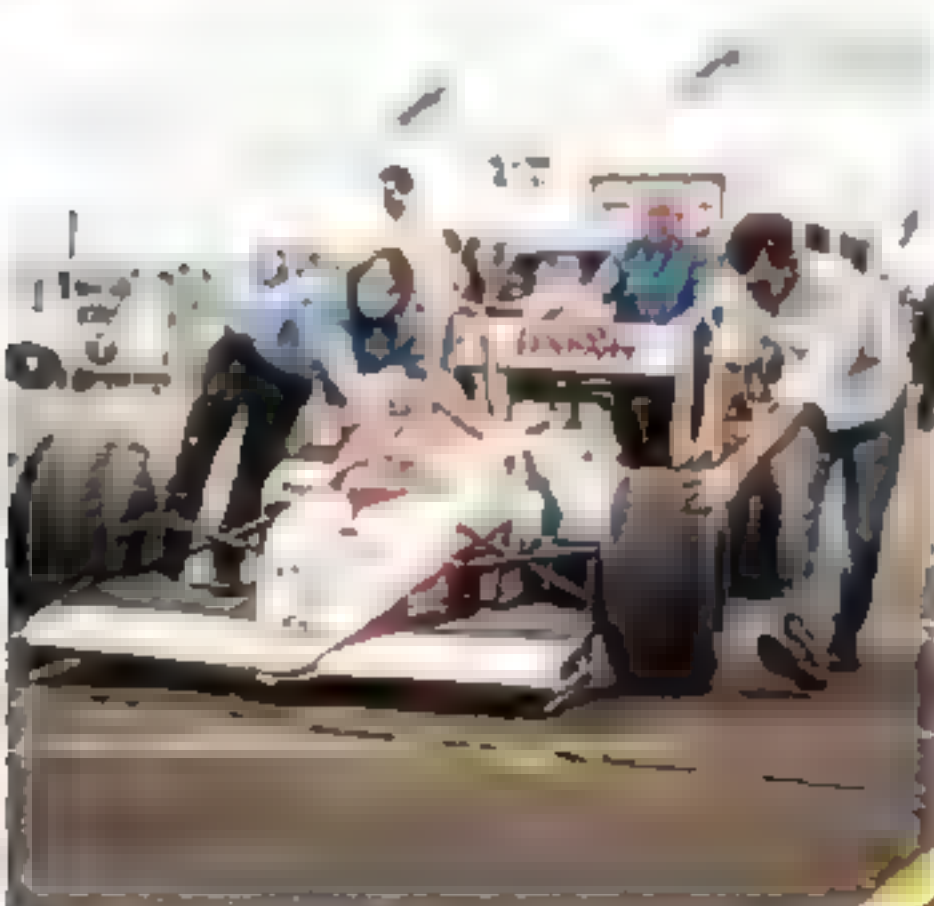
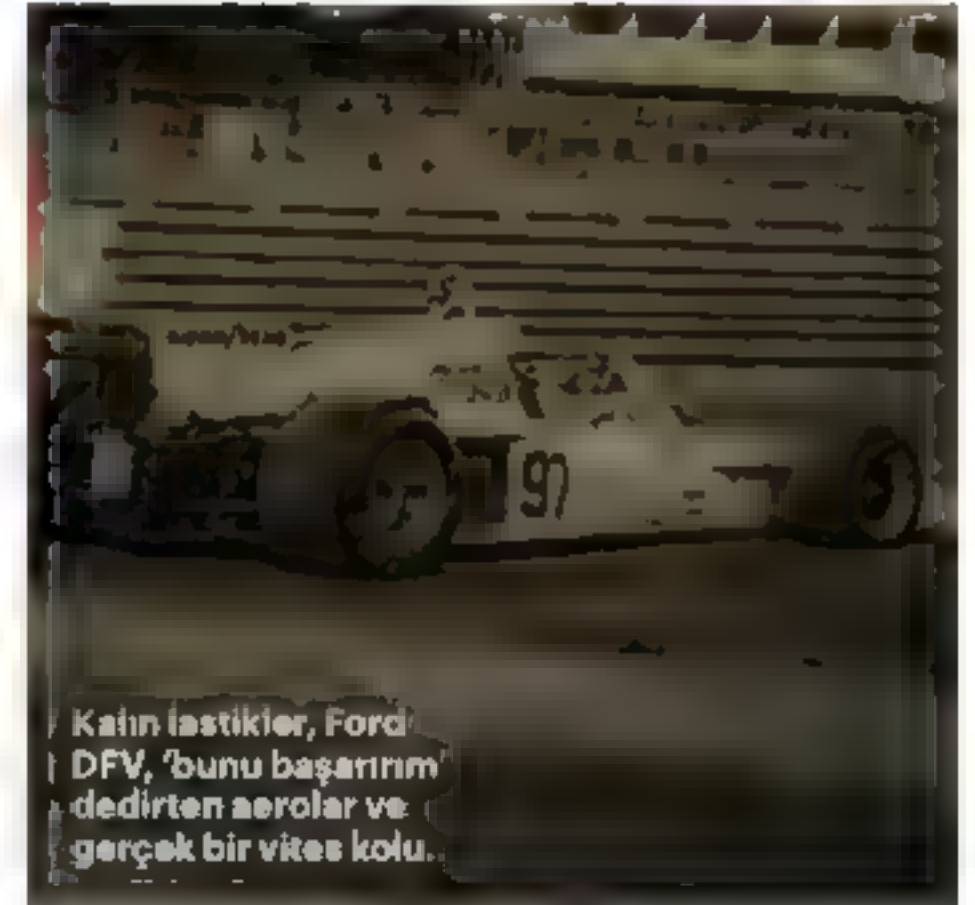
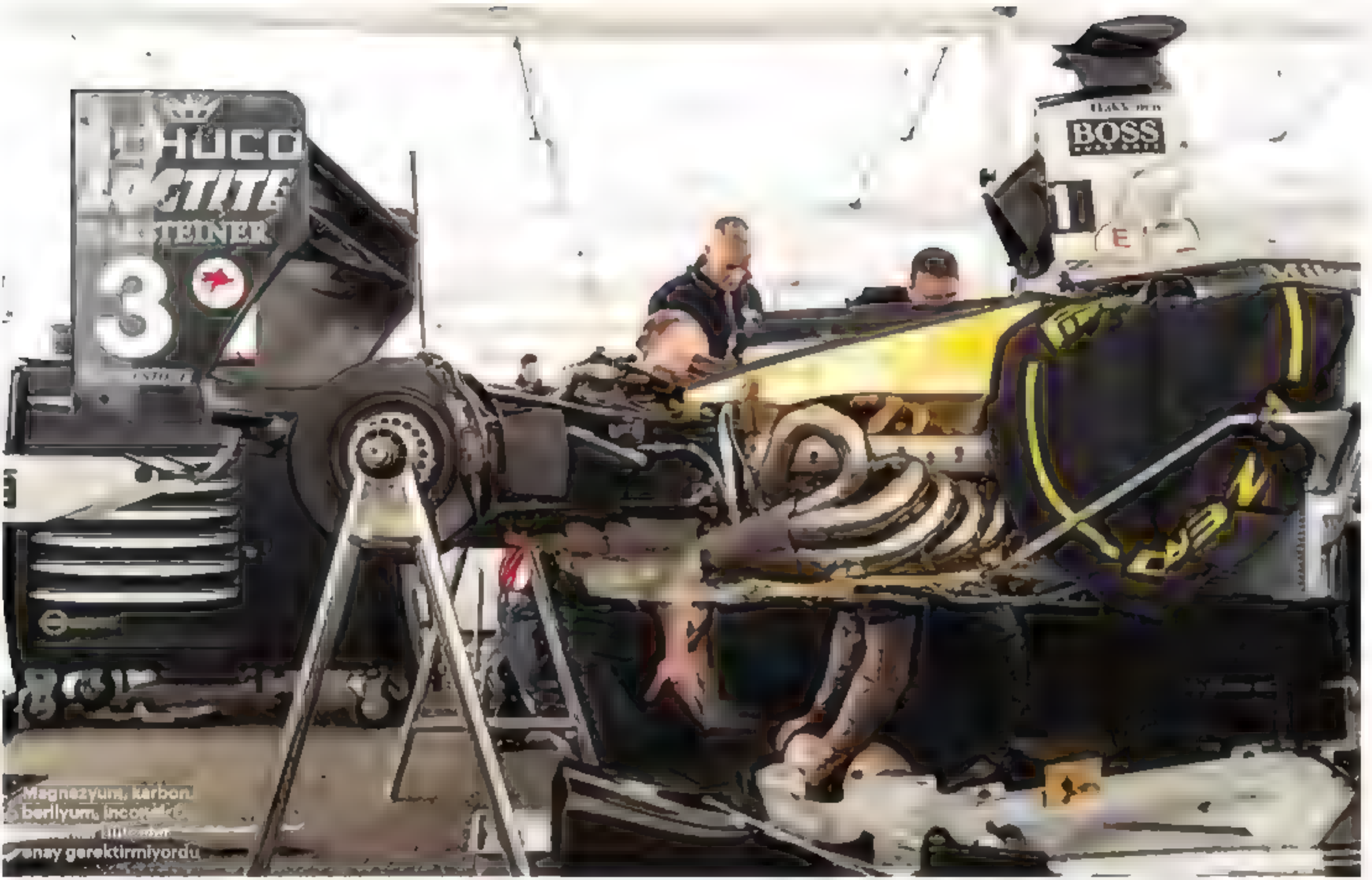




"Sıralı şanzimanlar söz konusu olduğunda bu farklı bir dünya ve çok pahalı"











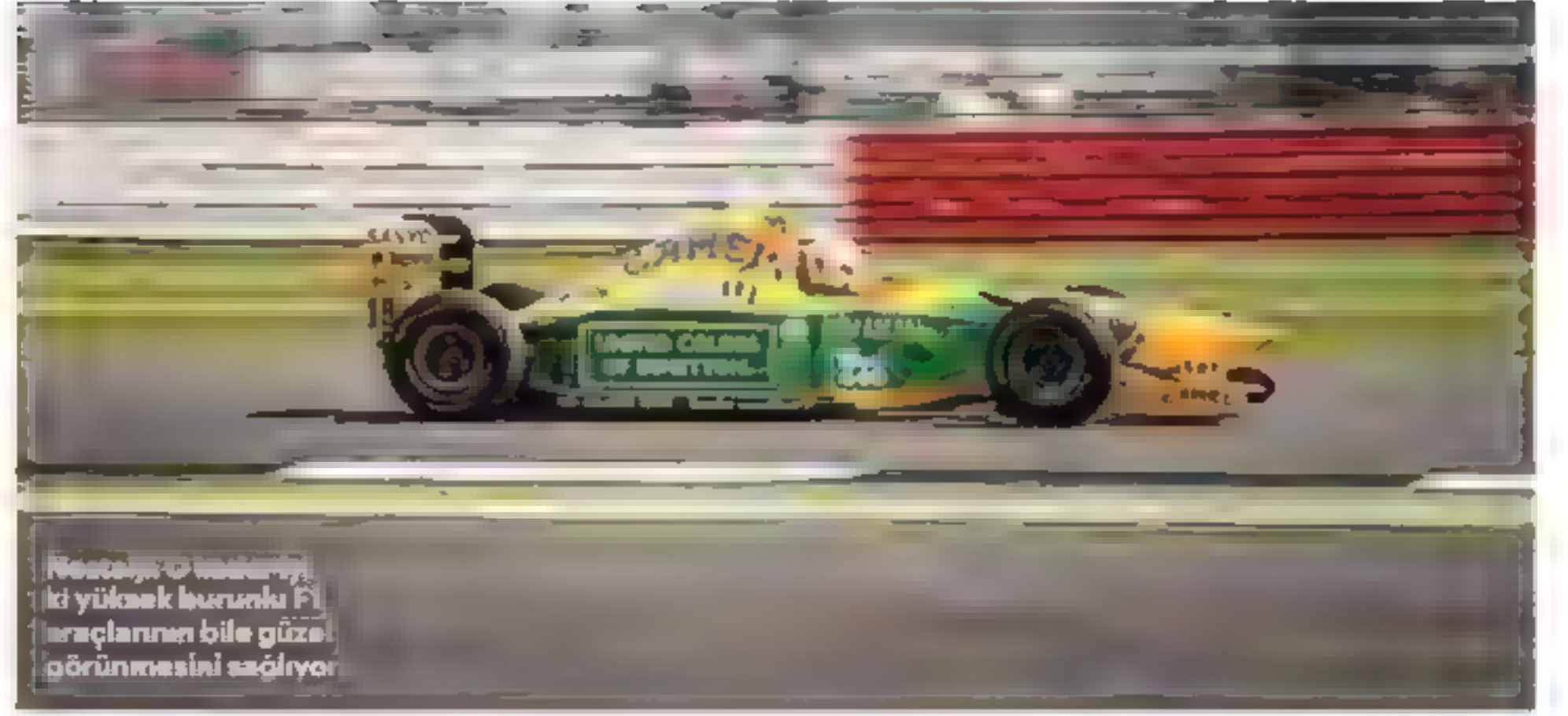
## F1 2017'de yeni görünüm

### McLaren'in yeni otomobili

• Lastikler arkada 800 mm'den 950 mm'ye, önünde 45 mm'den 305 mm'ye genişliyor.  
• Daha geniş otomobiller: 1800 mm'den 2000 mm'ye kadar olacak.  
• Daha geniş ön kanatlar, daha büyük arka difüzörler ve daha alçak, geniş arka kanatlar geliyor. Genel ölçüler 90'ların (98'deki dar oluklu) lastiklerden önceki dönem araçlarına benziyor. Her zamanla arasında di-

### McLaren'in yeni otomobili

• Yeni otomobillerin tasarımı, 2018'de uygulanacak.



McLaren'in yeni otomobili, ki yüksek hızları F1 araçlarının bile güzel görünmesini sağlıyor.

supapların pistonlara zarar vermesine sebep olur. United'ın şef teknisyeni Gary Robertshaw, "McLaren atolyelerinde bir motorun yok olmasına asla izin vermez" diye gülüyor.

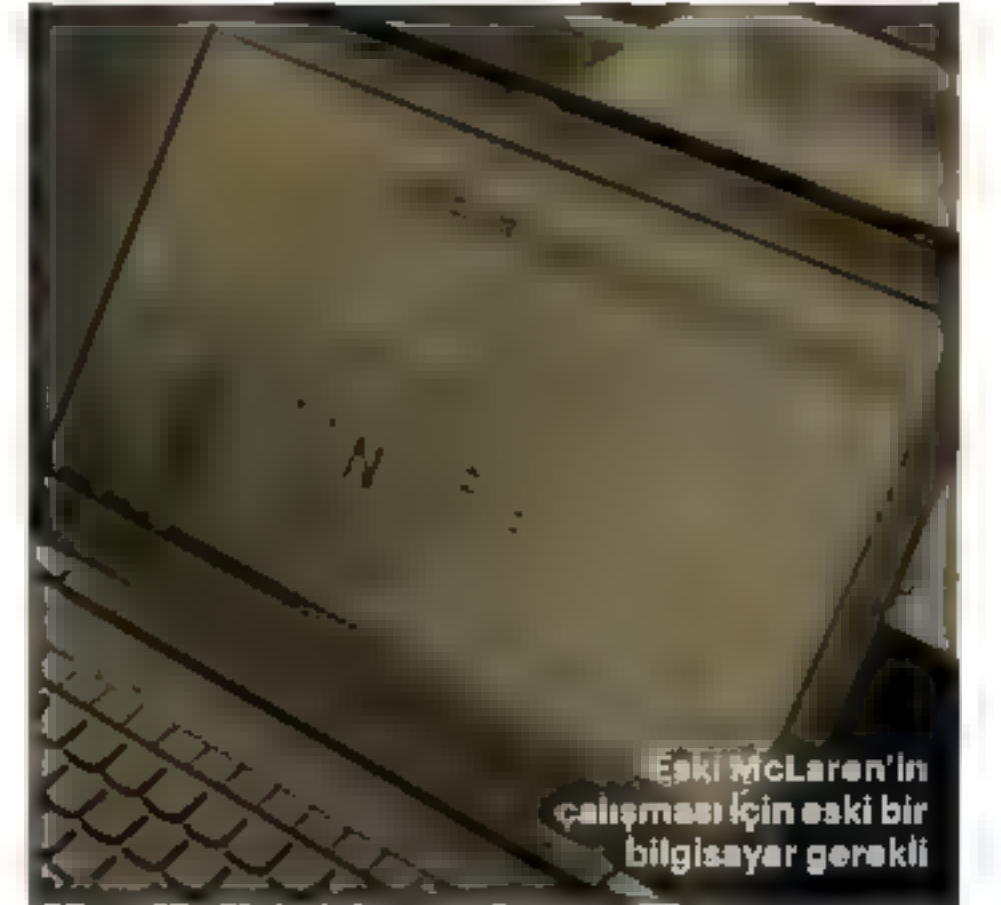
Uğraşmaya değer mi? Şaka mı yapıyorsunuz? Brown güçlü bir poker surat. Otomobilin içine geçtiğinde Mika Hakkinen gibi soğukkanlı. Brown anlatmaya başlıyor: "Otomobile geçmek, Ron Dennis ve Martin Whitmarsh ile çalışmak çok zaman aldı. Ron otomobillerinin koleksiyondan çıkmasına asla izin vermiyor. Sadece iki West otomobili özel kişilerin elinde. Ben ve Adrian Newey'in 2006 aracı. Benimki ise 2001 Britanya Grand Prix'sini kazanmıştı. Ona sahip olmak çok özel ve sürüşü inanılmaz. 80'lerden bir çift aracım daha var; bunların içerisinde Mansell'in Britanya GP'sini kazandığı 1987 Williams da bulunuyor. Tonlarca torku var bu yüzden kullanması eğlenceli ama McLaren'i kullanmak bambaşka bir iş: Çok fazla güç ve aero var. 80'lerin otomobilleri daha gevşek ve daha oynak."

Wrigley gibi Brown'ın Mercedes V10 aracı da benzer süreçlerden geçiyor. Brown, "Bu motorlar çok kullanışlı. Devri 18 binden 15 bine düşürerek motor ömrünü iki katına çıkarıyoruz. Çok fazla kilometre yapabiliyorlar. Bir motorun yapılmasının ne kadar olduğunu bilmek istemiyorum. 6 haneli bir şeyler olmalı." Daha düşük devirler çevirmesine karşın F1 V10 sesini yeniden duymak heyecan verici. Titretiyor ve adeta çılgılık atıyor. Modern sporun sponsor bulmasında kilit role sahip Brown, sadece yaşlanan ve bazı takıntılı olan fanlara değil, daha genç izleyicilere de odaklanılması gerektiğini söylüyor.

"Bir fan olarak her zaman eski güzel günler hakkında düşünürsünüz" diye anlatıyor Brown. "Ben V10 döneminin seslerini ve 80'lerin otomobillerini isterim. Ama eminim benim çocuklarım da 2025'te 'Oh 2011 otomobilleri çok havalı; KERS ve DRS sistemleri varmış' diyecekler. Bu kişisel bir bakış açısı ve bugünün otomobilleri gerçekten inanılmaz." Almanya Grand Prix'si tamamlanırken 2017 otomobillerinin daha inanılmaz olacağını düşünmeden edemiyorum.



Zak Brown F1'in geçmişini bırakıp geleceğin çocuklarına odaklanmasını söylüyor.



Eski McLaren'in çalışması için eski bir bilgisayar gerekli.



20 yıl sonra Hamilton'ın eski F1 otomobilini alıp yarışmak ister mi? Bunları yürütmek için bir ordu insan gerekli. Sıralı şanzımanlar söz konusu olduğunda bu farklı bir dünya ve çok pahalı."

Silverstone'da duyduğumuz güzel sesler arasında pnömatis supaplara sahip V10 McLaren-Mercedes de vardı. Pistin hızlı virajlarında bir otomobilden çok prototip bir silah sistemi gibi ilerliyordu. Buradaki Legends of Modern Formula One geçit törenlerinin bir parçası olarak otomobiller, pisti Schumacher'in eski 1992 Benetton aracıyla (ince ve güzel) ve 1987'nin Arrows Megatron'u ile (yavaş ama Ferrari 488 GTB'den daha ucuza alabilirsiniz) paylaşıyorlardı. Fakat MP4-16 başka bir ligden gibiydi.

Wrigley gerçekten haklı: Bu tür şeyleri yürütmek istiyorsanız, bir yarış takımına ihtiyacınız var. Neyse ki Zak Brown'ın var. Leeds bazlı GT ve spor otomobil ekibi United Autosports'dan söz ediyoruz. Silverstone'da takımlar çadırlarını bir laboratuara dönüştürüyorlar. Bir çift McLaren teknisyeni otomobilin yazılım dilini çalıştıran retro laptoplar kullanıyorlar.

McLaren zamanının çoğunu parçaları ayırık geçiriyor. Takım Cuma öğleden sonra her şeyi tek parça haline getiriyor. Sokulurken ise ısı kalkanlarıyla pnömatis kompresör yağları boşaltılıyor. Aksi halde sertleşen yağ pnömatis





RENAULT MEGANE-HONDA CIVIC

# Yerli Sedanlar mercek altında

Yerli sedanların savaşı Paris'ten bu yana iyice kızıştı. Honda Civic ve Renault Megane, hem yerli tüketiciye hem de yurtdışında müşterilere hitap ediyor. Yerli rekabeti yurtdışında da devam ediyor.





**P**ARIS MOTORSHOW'UN iki yerli sedan yıldızı karşınızda. Honda Civic Sedan ve Renault Megane Sedan, fuarın ilgi çeken modelleri arasındaydı. İkisi de Türkiye'de üretilip hem iç piyasada hem de yurt dışında satılıyor olmasıyla da dikkatleri üzerine çekiyor. Bu iki sedana farklı motor ve şanzımanlı olmasına rağmen beraber inceleyelim dedik. Her iki model de yeni tasarıma sahip. Yani öncüsünün takipçisi değil. Honda Civic'in sedan karoser seçeneği genelde bir önceki modelden izler taşırdı ama bu kez oldukça farklı bir tasarımla karşımıza çıktı. Önceki versiyona göre

hem boyut hem de tasarım anlamında oldukça farklı bir Civic karşımıza çıktı. Renault Megane ailesindeyse durum farklı. Bir önceki Megane'da sedan seçeneğinin olmayışı ve sınıfındaki sedan açığını Fluence'la kapatan Renault radikal bir karar aldı. Tıpkı 1 ve 2'inci nesil Megane ailesinde olduğu sedan karoser seçeneğini ortaya koydular. Eğer Talisman ve Megane HB'i görmeden sedana gorseydık kesin çok radikal bir tasarım derdik. Ama Talisman ve HB kardeşi Megane Sedan'ın tasarımı Civic kadar bize heyecan yaşatmadı. Civic ve Megane boyut olarak birbirlerine yakın otomobiller. Megane'in 2711 mm olan dingil

mesafesi ile Civic'ten 13 mm daha uzun. Toplam uzunluğdaysa 4648 mm ile Civic rakibinden 16 mm daha uzun. Genişlikte 1814 mm ile Megane 15 mm avantajlı. Yükseklikteyse 1443 mm ile Megane 36 mm'lik üstünlük sağlıyor. Her iki otomobilde ön görünüm olarak sıra dışı ve markalarının yeni tasarım felsefesini yansıtıyor. C şeklindeki gündüz farları Megane ve Talisman'la başlayıp yenilenen Renault modellerinde karşımıza çıkacak. Civic'in gündüz farları ve ince uzun farları da Honda'nın yeni tasarım anlayışını sergiliyor. Civic'in ön çamurlugundaki ışık sistemi Amerikan stılını yansıtıyor.



## KARŞILAŞTIRMA.



← Bagaj konusunda her iki rakipte birbirine yakın. 519 lt bagaj hacmine sahip olan Civic, rakibinden 16 lt daha büyük.

↑ Orta konsolda kullanılan ekranlarda birçok dataya hakim olmak mümkün. Megane'daki ekranınsa neredeyse bir tablet bilgisayar kadar büyük olduğu gözden kaçmıyor.



Civic, Megane'a göre sedandan çok liftback veya coupe gibi duruyor. Bu algıya C sütunundaki kelebek cam ve eğim neden oluyor. Arka kısımda da her iki otomobilde radikal çizgilere sahip. Civic'in arka kısmı Megane'a göre daha radikal ve farklı görünüyor. Buna Megane'daki tasarım felsefesini daha önce Talisman'da görmemizden kaynaklanan göz aşinalığı neden oluyor. Her iki modelde de stoplar bagaj kapağına kadar taşıyor. Megane'ın bagaj kapağı geri görüş kamerası yüzünden ya içeriden, ya kontak anahtarından ya da arka tamponu altındaki sensör sayesinde açılıyor. İç mekan konusunda her iki otomobilde dışları kadar cüretkar. Hem konfor hem de teknolojik

anlamda bunu söylemek mümkün. Orta konsolda kullanılan ekranlarda birçok dataya hakim olmak mümkün. Megane'daki ekranınsa neredeyse bir tablet bilgisayar kadar büyük olduğu gözden kaçmıyor. Honda Civic, tek motor seçeneği ile satılıyor. İlerleyen günlerde benzinli turbo motor ve turbo dizel motor da gündeme geleceği belirtiliyor. 1.6 lt benzinli motor önceden kullanılan motorun modernize edilmiş hali. 1597 cc hacmindeki motor 125 HP güç ve 152 Nm tork üretiyor. Civic manuel ve otomatik (CVT) şanzımanla sunuluyor. Test ettiğimiz otomobil CVT şanzımana sahipti. Otomobilin maksimum hızı 196 km/s v 0-100 km/s hızlanma değeri 11.6 saniye. Ortalama olarak 6.7

lt/100 km yakıt tüketimi değerine sahip. Renault Megane Sedan'sa daha zengin motor seçeneği sunuyor. 1.6 115 HP ve 1.2 Tce EDC 130 olmak üzere 2 farklı benzinli seçeneği dışında, 1.5 dCi 90 ve 110 HP ve 1.6 dCi 130 HP dizel motor seçenekleri var. Dizelde otomatik şanzıman seçeneği sadece 110 HP'lık 1.5 dCi'a mevcut. Test ettiğimiz Megane Sedan 1.6 dCi motora sahipti. 1598 cc hacmindeki motor 130 HP güç ve 320 Nm tork üretiyor. 201 km/s maksimum hız ve 10.5 saniye 0-100 km/s değeri sunuyor. 4.1 lt/100 km gibi oldukça ekonomik bir ortalama tüketim değeri sunuyor. **AHMET SAİD ÖZEN**  
**FOTOĞRAFLAR: TOLGA HANKARKAYA**





VOLVO S90

# Teknoloji üssü

**V**OLVO S90, MARKA-NIN yeni tasarım yüzüne sahip öğelerle dolu. Daha önce sedan Volvo modellerinde olduğu gibi iri panjur ön görünümde önemli rol oynuyor. S90'da panjurun daha modern olduğunu söylemek mümkün. S90'da Volvo'nun yeni Iron Mark logosunu taşıyor. Thor'un çekici olarak adlandırılan ön farlar Volvo S90'i yolda belirgin hale getiren güçlü bir hissiyat yaratıyor. Stop gurubunun da artık Volvo

modellerinde farklı çizgiye bürüneceği S90'a ortaya çıkıyor.

Otomobilin içinde modern ve lüks bir hava var. Bu kullanılan malzemelerin kalitesinden ve orta konsolda bulunan büyük ekrandan yönetilen teknolojik detaylardan kaynaklanıyor. Otomobilin içinde konfor kendini ilk andan itibaren hissettiriyor. Volvo S90, internet tabanlı eğlence-bilgi sistemlerine sahip. Bu da otomobilin artıları arasında yer alıyor.

Otomobilin teknolojilerinden bahsetmek gerekirse IntelliSafe Assist özelliği

## Volvo S90 D5 AWD

Satış Satışta

**Motor**1996 cc 4 silindiri  
235 HP @4000 d/d, 480 Nm @1750 d/d

**Aktarma** Dört tekerlekten çekişli

**Ağırlık** 1801 kg

**Performans** 7.0 sn 0-100 km/s hızlanma, 240 km/s

**Tüketim/Emisyon** 4.6 lt/100 km 127 gr/km

**Fiyat** 289 691 TL

Volvo Cars'ın gelecek vizyonundaki en önemli adımı olarak nitelendirilen Volvo S90'ın teknolojik anlamdaki yenilikleri kendinden bolca bahsettireceğe benziyor.



## SÜRÜŞ İZLENİMİ.

Volvo S90'da standart olarak yer alıyor. Pilot Assist fonksiyonu, otomobil 130 km/h hızla seyrederken, şerit çizgileri içerisinde kalması için hafif direksiyon uyarıları sağlıyor ve başka bir aracı izleme gerekliliği kalmıyor. Pilot Assist, Volvo'nun önem verdiği yenilik alanlarından biri olan, tam otonom sürüşe geçişte önemli basamak oluşturuyor.

Volvo S90, dünyada bir ilk olan, büyük hayvan algılama teknolojisini City Safety - Şehirde Güvenlik Sistemi'ne dahil ediyor. Bu teknoloji ile gece ve gündüz süresince, geyik, at ya da inek gibi büyük hayvanları algılıyor. Aynı zamanda, sürücüyü uyarıyor ve çarpışmayı önlemek için fren desteği sağlıyor.

Volvo S90, Türkiye'de sadece D5 AWD olarak satılıyor. 4X4 çekiş sistemine sahip bu iri cüsseli otomobilde 1996 cc hacminde dizel motor kullanılıyor. Çift turbolu motor 4000 d/d'da 235 HP güç üretiyor. Motorun maksimum torkuysa 1750 d/d'dan itibaren ortaya çıkıyor ve 480 Nm. 240 km/s maksimum hız ve 7 saniye olan 0-100 km/s performans değerleri motorun bu iri cüsseli otomobil için gayet başarılı olduğunu gösteriyor.

AHMET SAİD ÖZEN







MERCEDES C180 CABRIOLET

## C'nin en keyiflisi

Mercedes C Sınıfı'nın coupe ve cabrio versiyonları birbirine yakın özellikler sunsa da kumaş tavanlı C Cabriolet, doğal olarak daha fazla keyif sunuyor.

**M**ERCEDES C SERİSİ'NİN COUPE ve Cabriolet seçenekleri birbirine benziyor olması Cabrio'nun Coupe üzerine geliştirilmesinden kaynaklanıyor Mercedes'in C, E ve S'teki Matruşka etkisi Cabrio seçeneklerinde de sürececek gibi duruyor.

Mercedes C180 Cabriolet, kumaş tavanla rakip-

lerinin aksine daha gelenekçi olduğunu gösteriyor Metal tavanın aksine kumaş tavan cabrio otomobilleri daha şık gösterdiğini düşünenlerdenim. Kumaş tavan gövde renginden zıt olduğunda ise bana otomobil daha çekici geliyor. Tıptı test aracında olduğu gibi beyaz renge kırmızı kumaş tavan oldukça şık duruyor. Kumaş tavan yaklaşık 20 saniyede açılıp kapanıyor 50 km/s'ye kadar hareketli halde de tavanı açıp kapamanız mümkün



Kumaş tavanın cabrio versiyona getirdiği yük coupe kardeşine oranla yaklaşık 110 kg. Getirdiği keyfin yanında ağırlığın olumsuz bir etkisi yok. 285 lt'lık bagaj hacmi aracın tavanı kapandığında 360 lt ye çıkıyor

C 180 olarak adlandırılan 1595 cc hacmindeki motor, 5300 d/d'da 156 HP güç üretiyor. Motor 1200-4000 d/d'da 250 Nm torka sahip. Turbo beslemeli motor, torku alt devirlerde elde edildiğinden ekonomik ve yeterli performans sunuluyor. 9 ileri Tronic Plus şanzıman ekonomi düşünülerek hazırlanmış. Vites yine Mercedes'lerin birçoğunda olduğu gibi direksiyonun sağ tarafına konumlandırılmış Vitesler direksiyonun arkasındaki kulakçıklarla da değiştirilebiliyor

Mercedes C180 Cabriolet, İstanbul gibi çok yağış almayan ve soğuk olmayan yerlere keyfine varılacak bir otomobil. Yaz kış üstünü açma şansınız olduğundan şehrin ve otomobilin tadını ayna anda çıkartabilirsiniz.

AHMET SAİD ÖZEN



Metal tavanın aksine kumaş tavan cabrio otomobilleri daha şık gösterdiğini düşünenlerdenim. Kumaş tavan gövde renginden zıt olduğunda ise bana otomobil daha çekici geliyor.





DS 4

# Sportif ve lüks bir arada

**D**S 4, MAKYAJLA beraber Crossback versiyonu da hayatımıza girdi. DS 4'ün makyajlı versiyonu önceki gibi kaslı ve sportif görünüyor

Citroen'in lüks algısını yansıtmak için kurduğu markası DS, geçmişte olduğu gibi ilgi çeken modeller yapmaya devam ediyor. DS 4, Citroen'deki kardeşi ile birlikte makyajlandı ve bu şekilde satılmaya başlandı. Makyajla beraber DS 4'e DS 4 Crosback versiyonu da eklendi

DS 4, kaslı ve 3 kapılı görünümü ile kardeşi Citroen C4'ten hemen ayrılıyor. DS 4'ün makyajdan en çok etkilenen en yeri ise ön kısmı. C4'te olduğu gibi yeni tip farlar dikkat çekiyor. Ayrıca C4'e göre daha sportif ön görünüm otomobili farklı kılıyor. Kaslı çamurluklar ve gizli arka kapı ise DS 4'ün can alıcı noktası. Arka kapıları açmak için kapını

üst köşesindeki gizli kolu kullanmanız gerekiyor. Kolun olduğu köşe biraz çıkıntılı ve bu yüzden kapıyı açarken kaburgalara dikkat etmek gerekiyor. Dikkatli olmazsanız çarpma ihtimaliniz var. Arka kısımda da hafif makyajın etkisi görülüyor

DS 4'ün iç mekânında bu sınıf için spor ve lüksün bir arada sunulduğunu görüyoruz. 4 kollu direksiyon simidi üzerindeki butonlarla sürüş konforunu artırıyor. Yan destekleri yüksek olan ön koltuklarda sportif bir kullanım sunuyor. Gösterge paneli beyaz ve mavi olarak farklı kombinasyonlarda kullanılabilir. Arka kapı iç mekânda da bizi şaşırtmaya devam ediyor. Arka kapının camı komple kapalı. Yani dışa doğru mandallı şekilde dahi açılmıyor. Coupe otomobillerde dahi bir miktarda olsa bu camın açılması arkadaki yolculara ferahlık veriyor

DS 4, tek motor ve şanzımanla satılıyor



↑ Kaslı çamurluklar ve gizli arka kapı ise DS 4'ün can alıcı noktası. Arka kapıları açmak için kapını üst köşesindeki gizli kolu kullanmanız gerekiyor.



← DS 4'ün iç mekânında bu sınıf için spor ve lüksün bir arada sunulduğunu görüyoruz. 4 kollu direksiyon simidi üzerindeki butonlarla sürüş konforunu artırıyor.

Blue HDI adı verilen kombinasyonda 6 ileri tam otomatik şanzıman görev yapıyor. 1560 cc hacmindeki motor 3500 d/d'da 120 HP güç ve 1750 d/d'da 300 Nm tork üretiyor. Otomobilin maksimum hızı 190 km/s ve 0-100 km/s hızlanma değeri ise 11.4 saniye

DS 4 109.450 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor. Citroen C4 1.6 Blue HDI'nin fiyatı ise 103.150 TL, yani aradaki fiyat farkı düşündürücü.

AHMET SAİD ÖZEN

**DS4**  
**Satış** Satışta  
**Motor** 1560 cc 4 s l nd rlı  
120 HP @3500 d/d, 300  
Nm @1750 d/d  
**Aktarma** Önden çekişli  
**Ağırlık** 1315 kg  
**Performans** 11.4 sn 0-100  
km/s h zlanma, 190 km/s  
maksimum h z  
**Tüketim/Emisyon** 3.9  
lt/100 km 102 gr/km  
**Fiyat** 109.450 TL



# SÜRÜŞ İZLENİMİ.

## Seat Ibiza 1.0 Eco TSI DSG

Satış Satışta

**Motor** 999 cc 3 silindirl

100 HP @5000 d/d, 200

Nm @2000 d/d

**Aktarma** Önden çekişli

**Ağırlık** 1065 kg

**Performans** 9.3 sn 0-100

km/s hızlanma, 197 km/s

maksimum hız

**Tüketim/Emisyon** 4.4

lt/100 km 102 gr/km

**Fiyat** 56 900 TL

SEAT IBIZA 1.0 ECO TSI

## Dizeli aratmıyor

**T**URBONUN OLGUNLUK DÖNEMİNİN yaşandığı yıllardayız. Küçük hacim ve çok performans. Bu bize yakıt ekonomisi olarak yansıyor.

Seat Ibiza 1.0 Eco TSI'nin 4.4 lt/100 lt tüketim değeri bunu göstermekte

Seat Ibiza, sınıfında karoser ve motor seçeneği konusunda zengin çeşitliliğiyle dikkat çekiyor. 3 kapılı sportif versiyonu dışında SW ve 5 kapılı HB karoser seçeneklerini sunan Ibiza'nın en sık 5 kapılı versiyonunu görüyoruz. Bu karoserde benim en çok merak ettiğim 1.0 Eco TSI motor seçeneği idi. Bu sayımızda onu kullanma fırsatını buldum. Bu motor 3 kapılı ve SW'da da kullanılıyor

Ibiza'nın 5 kapılı versiyonu son derece sade ve akıcı tasarıma sahip. Otomobilin ön tarafında abartıdan uzak far ve panjur yapısı yan taraftaki kat çizgileriyle biraz daha hareketlendiriliyor. Arka kısımda yine sadelik hakim

Ibiza 1.0 EcoTSI sadece Style donanım paketine sahip ve bu donanım ihtiyaçları karşılama konusunda yeterli. Bunu iç mekanda çok rahat hissediyorsunuz. İç mekan dışı gibi abartıdan uzak. Orta konsoldaki 5 inç ekran müzik sistemi dışında da birçok detayın kontrol paneli olarak kullanılıyor



Klima ünitesi de ergonomik ve kullanışlı. 3 kollu direksiyon simidini sportif kullanım keyfini destekliyor

Ibiza'da kullanılan motor ilerleyen günlerde açıklanacak vergi sisteminde hem havim hem de egzoz salınımı ile ilgili avantaj sağlayacak gibi. 999 cc hacmindeki motor atmosferik 75 HP gücündeki 1.0 lt motorla aynı bloğa sahip. Turbo ve direk enjeksiyonla kardeşinden ayrılıyor. Turbo sayesinde alt devirlerden itibaren elde edilen tork avantaj sunuyor. 5000 d/d'da 110 HP olan maksimum güç ve 2000 d/d'da elde edilen 200 Nm tork canlı bir motoru ortaya çıkartıyor. Bu motor sadece 7 ileri DSG şanzımanla sunuluyor.

Otomobilin 0-100 km/s hızlanma değeri 9.3 saniye. Maksimum hızı ise 197 km/s. Bu sınıf bir otomobil

için yeterli performansa sahip. 4.4 lt/100 km tüketim değeriyle dizel motorları aratmayacak tüketim değeri olduğunu gösteriyor

AHMET SAİD ÖZEN







FIAT EGEA 1.6 MULTIJET DCT

**Fiat Egea 1.6 Multijet DCT Lounge**  
**Satış Satışta**  
**Motor** 1598 cc 4 silindri  
 120 HP @3750 d/d, 320 Nm @1750 d/d  
**Aktarma** Önden çekişli  
**Ağırlık** 1295 kg  
**Performans** 9.8 sn 0-100 km/s hızlanma, 200 km/s maksimum hız  
**Tüketim/Emisyon** 3.9 lt/100 km 102 gr/km  
**Fiyat** 81.900 TL

## Beklenen kombin

**F** IAT EGEA AİLESİNDE ilk olarak benzinli motor seçeneğinde otomatik şanzıman sunuldu. Dizel otomatik seçeneğinin üretilmesiyle tüketici beklentisi karşılanmış oldu.

Fiat Egea ailesi, SW karoser seçeneğinin de piyasaya çıkmasıyla tamamlandı. Merakla beklenen 1.6 lt dizel seçeneğinde otomatik şanzımanın da eklenmesiyle Egea ailesi artık her anlamda tüketicinin beklentilerini karşılar hale geldi.

Sedan karoser seçeneği Türkiye'de her zaman daha fazla talep görür. Bu yüzden de Fiat Egea'nın sedan versiyonunu yollarda daha sık görüyoruz.

Egea'nın sedan versiyonunda otomatik şanzıman sadece 1.6 lt 110 HP benzinli versiyonunda vardı. Artık dizel versiyonda da otomatik şanzıman sunuluyor.

Sedan karoser seçeneğinde sadece arka kısımda değil önde de farklılıklar bulunuyor. HB ve SW'dan biraz farklı panjur ve tampon tasarımı dikkatli bakıldığında anlaşılabilir. Akıcı tasarımın yanda ve arkada da devam ettiğini söylemek mümkün.

Otomobilin içinde ferah bir yapı hakim. Ergonomik orta konsol, sedanda daha farklı kullanılıyor. Otomatik şanzıman sadece vites kolundan manuel olarak kullanıldığından direksiyonun arkasında kulakçık kullanılmamış. Direksiyon simidi üzerindeki



Direksiyon simidi üzerindeki butonlarda oldukça işlevsel.

Otomobilin içinde ferah bir yapı hakim. Ergonomik orta konsol, sedanda daha farklı kullanılıyor.



rindeki butonlarda oldukça işlevsel. Gösterge paneli rahat okunuyor ve otomatik şanzımanın konumunu göstermesi dışında manuel kardeşinden farklı değil.

Konfor konusunda sorunsuz ön ve arka koltuklar da otomobilin öne çıkan detayları arasında. Egea Sedan'ın 520 lt'lik bagaj hacmi oldukça rekabetçi.

Beklenen dizel otomatik sonunda Egea ailesinde görev yapmaya başladı. 1598 cc hacmindeki dizel motor Multijet 2 olarak adlandırılıyor. 3750 d/d'da 120 HP güç üreten motorun torku ise 1750 d/d'da 320 Nm. Motorun alt devirlerden itibaren yüksek tork üretmesi performansı ve ekonomik kullanımı olumlu yönde etkiliyor. Kullanılan çift kavramalı şanzıman benzinli kardeşinden farklı. Benzinli Egea'da tam otomatik şanzıman tercih ediliyor. 6 ileri çift kavramalı şanzımanda geçişlerin yumuşak olduğunu söylemek mümkün.

Otomobilin maksimum hızı 200 km/s olarak belirtiliyor. 0-100 km/s hızlanma değeri ise 9.8 sn. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 3.9 lt/100 km. Bu değerlere baktığımızda sınıfındaki rakiplerinden geri kalmadığını söylemek mümkün.

AHMET SAİD ÖZEN



# car TOP 10.

## En tehlikeli takım arkadaşları

Kendinize F1'de bir koltuk mu buldunuz? Tebrikler. Şimdi takım arkadaşınızla tanışma zamanı...



**DIDIER PIRONI**

Takım arkadaşı Gilles Villeneuve'e yavaşlayıp yol vermesi. Pit tahtasını yanlış okumuştur. Böylece galibiyete gitti ve tarihe damga vuran bir takım arkadaşı ilişkisine imza attı. Ne yazık ki iki hafta sonra Villeneuve sıralamada hayatını kaybetti. Daha sonra 2007'de Jacques Villeneuve babası anısına bir albüm çıkardı.



**FERNANDO ALONSO**

2007 ve 2008 arasında Fernando takım arkadaşıyla pitlerde tartışmış, patronu Ron Dennis'i bir skandal ortaya çıkaracak şekilde şantaj yapmış (fakat sonunda anlaşmaya vardılar). Ayrıca bir defasında takım arkadaşının bilerek duvara çarpmasının ardından güvenlik aracı girmesiyle galibiyetten yararlandı. İşini biliyorsun Nando.



**MICHAEL SCHUMACHER**

Schumacher 2002 sezonuna geldiğinde zaten 3 şampiyonluk almış ve sezondaki beş yarışın dördünü kazanmıştı. Fakat buna karşın beşinci zaferini almak için Avusturya'da Barrichello yavaşlayıp ona yol verdi. Sekiz yıl sonra 305 km/s ile Rubens'i duvara doğru sıkıştırdığında artık takım arkadaşı değillerdi.

"Utanc verici değil mi?"  
"Evet." "Zaferı sıçrayışı yaptı mı?" "Hayır"



**LUIGI FAGIOLI**

Takım emirleri Luigi'nin güçlü yanı değildi. 1934'te Mercedes için yarışırken ikinci kalma takım emrini reddedip kenara çekti. Sonraki yıl takım arkadaşı Rudolf Caracciola'yı takım emriyle geçti. 1936'da yazı tura atmaya karar vererek sonucu belirlediler.



**SEBASTIAN VETTEL**

Oh bakın, bir başka Alman. Vettel, 2010 Türkiye GP'sinde takım arkadaşı Mark Webber'e çarptı ve Silverstone'da kendi kanadını kırması Webber'inkine de zarar verdi. İki pilot da 2013 Malezya'da takım emirlerine karşı geldiler, fakat Vettel daha sonra özür diledi. Avukatları olaya dahil oldu. "Multi 21" gizli mesajını kimse unutmadı.



**NICO ROSBERG**

Alman-Monacolu ve Fin Rosberg, takım arkadaşı olana kadar Lewis Hamilton'ın en iyi arkadaşıydı. 2014 Monaco'da yaptığı kötü 'park'ın ardından Spa'da Hamilton'a çarparak yarışını bitirmişti. Ayrıca şapka yakalamakta oldukça kötü olan pilot, seyirciler tarafından yuhalanmada oldukça iyi.



**AYRTON SENNA**

Lotus'ta sorun yaşadıkdan sonra Elio De Angelis, bu defa McLaren'de Alain Prost ile Trump-Hillary gibi mücadeleye girişti. Aslında Lauda ve Hunt rekabetinden bile daha şiddetliydi. Ama Rowan Atkinson ve Bobby Ball'ın filmi aynı etkiyi yaratmadı.



**8**

**NIGEL MANSELL**

Başarılı F1 pilotu otomobil içinde hızlıydı ama aynı zamanda takım arkadaşlarını kızdırmakta da çok iyiydi. Nelson Piquet 'onu eğitimsiz bir herif' diye tanımladıktan ve karısına çirkin dedikten önce Ferrari'deydi. Burada ise Prost ile birçok mücadeleye girdi. Genel olarak sürekli söylenen bir adamdı.

Nigel şampiyonluk gününde: "Eleştiri yapmayı sevmem ama..."



**9**

**CARLOS REUTEMANN**

2 numaralı pilot Reutemann, 1981 Brezilya'da Alan Jones'a yol vermeyi kabul etmedi, oysa Jones Dünya Şampiyonu olacaktı. Yarış içinde yaşanan mücadelenin ardından Piquet şampiyonluğu kaptı. Jones emekliliğini duyurdu, Carlos ise yarış imzalamayı teklif etti. Avustralya'nın yanıtı böyleydi: "Seni lanet olası adam..."



**10**

**LEWIS HAMILTON**

Diğer klasik takım içi mücadeleleri gibi Hamilton da takım emirlerine karşı geldi, Rosberg'i bilerek birden fazla kez pist dışına itti ve bir şapkeyi atma konusunda da beceriksizdi. Snapchat'te yaptıklarından dolayı da baş belası olarak görünüyor.



# 2017

## CVO PRO STREET

### BREAKOUT



## **BOSPHORUS**

ATATURK OTO SAN. SIT. 53. SOK NO: 3  
MASLAK / ISTANBUL

TEL: 0 212 356 53 53 FAX: 0 212 356 63 56

[WWW.BOSPHORUSMOTOR.COM](http://WWW.BOSPHORUSMOTOR.COM)



TÜRKİYE’NİN DİJİTAL BANKASINDAN BİR İLK DAHA!

# SİZİ GÖZÜNÜZDEN TANIYAN TEKNOLOJİ

Yapı Kredi’nin devrim niteliğindeki teknolojisiyle göz göze gelmeye hazır mısınız?

Artık “göz tarama teknolojisi” ile Yapı Kredi Mobil’e, şifreye gerek kalmadan  
sadece bir bakışınızla kolay ve güvenli bir şekilde giriş yapabilirsiniz.

Siz de yenilenen Yapı Kredi Mobil’i hemen indirin, hayatınızı kolaylaştıran teknolojilerle tanışın.



Download on the  
App Store

 **YapıKredi**

Hızmette sınır yoktur.